

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1200

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 10 mei 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 7 maart 2024 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 juni 2023 inzake jaarverantwoording ProRail en NS 2022 (Kamerstuk 29 984, nr. 1102);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juni 2023 inzake stand van zaken beleidsintensivering spoortrillingen (Kamerstuk 29 984, nr. 1109);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 september 2023 inzake benoemingen raad van bestuur ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 1127);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 oktober 2023 inzake negende voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer over de eerste helft van 2023 (Kamerstuk 32 404, nr. 119);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 oktober 2023 inzake actualiteiten internationaal spoor Zuid (Kamerstuk 29 984, nr. 1157);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 september 2023 inzake RIVM-rapport vervolgmeting Wonen langs het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 1130);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 oktober 2023 inzake afschrift van het antwoord op vragen van het lid Van Langen-Visbeek over het bericht «Zware kritiek op «verslechtering» NS» in het Noordhollands Dagblad (2023Z16387);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 oktober 2023 inzake jaarverslag Basisnet 2022 en voortgang Robuust Basisnet (Kamerstuk 30 373, nr. 77);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 oktober 2023 inzake storing rangeerterrein Kijfhoek (Kamerstuk 29 984, nr. 1161);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 oktober 2023 inzake gevolgen ingebrekestellings-**

- procedure over nieuwe HRN-concessie (Kamerstuk 29 984, nr. 1170);**
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2023 inzake halfjaarverantwoording NS en ProRail 2023 (Kamerstuk 29 984, nr. 1173);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 november 2023 inzake rapport over aanvullende kaders voor open toegang op het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 1172);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2023 inzake reactie op aangenomen moties ingediend tijdens het tweeminutendebat inzake hoofdrailnetconcessie van 3 oktober 2023 (Kamerstuk 29 984, nr. 1174);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 november 2023 inzake beantwoording vragen commissie over de negende voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer over de eerste helft van 2023 (Kamerstuk 32 404, nr. 119) (Kamerstuk 32 404, nr. 120);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 december 2023 inzake gunning concessie voor het hoofdrailnet 2025–2033 (Kamerstuk 29 984, nr. 1176);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2023 inzake eerste uitwerking toekomstbeeld spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 1175);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2023 inzake vervoerplan NS 2024 en beheerplan ProRail 2024–2025 (Kamerstuk 29 984, nr. 1177);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 februari 2024 inzake tijdelijke snelheidsbeperking HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 523);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 maart 2024 inzake aanvullende informatie over verschillende onderwerpen met betrekking tot spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 1181);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 februari 2024 inzake algemene vergadering van aandeelhouders ProRail 22 december 2023 (Kamerstuk 29 984, nr. 1180);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 maart 2024 inzake ontwikkelingen van het spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 1182).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

De griffier van de commissie,
Schukking

Voorzitter: Kröger
Griffier: Wiendels

Aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: Bamenga, Olger van Dijk, El Abassi, Grinwis, Heutink, De Hoop, Van Kent, Koekkoek, Kröger, Van der Plas, Stoffer en Veltman,

en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.01 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Welkom bij het commissiedebat Spoor van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Daarvoor hebben we tot 17.00 uur. Ik heet uiteraard de Staatssecretaris en de ondersteuning van harte welkom, en de leden van de Kamer. We hebben mevrouw Veltman van de VVD, de heer De Hoop van PvdA-GroenLinks, of GroenLinks-PvdA – nu zeg ik het zelf verkeerd – en de heer Bamenga van D66, de heer Olger van Dijk van NSC, de heer Stoffer van de SGP, mevrouw Van der Plas van de BBB, meneer Heutink van de PVV, mevrouw Koekkoek van Volt, de heer Van Kent van de SP en de heer Grinwis van de ChristenUnie. We hebben een spreektijd van vijf minuten. Zoals ik al zei, hebben we tot 17.00 uur. Ik wil aan de leden voorstellen om drie korte interrupties aan elkaar te doen, zodat er genoeg ruimte is voor het debat met de Staatssecretaris.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Zijn dat dan drie interrupties in tweeën? Anders vind ik drie wel weinig. Dan zou ik op z'n minst vier wel prettig vinden. Dan kun je twee vragen stellen aan een ander.

De voorzitter:

Het voorstel is drie interrupties, niet in tweeën. Dat zijn drie vragen. De heer De Hoop stelt voor om er vier van te maken. Hoe kijken de andere leden daarnaar? Ik hoor dat zij dit prima vinden. Dan wil ik wel echt dat ze kort zijn, want anders hebben we niet genoeg tijd met de Staatssecretaris. Ik geef heel graag het woord aan mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank u, voorzitter. Veel treinen zijn te laat, soms komen ze niet, je staat als een sardientje ingeklemd om op je werk te komen, de trein is vies en het aantal incidenten met agressie in en rond de trein is het afgelopen jaar met 21% toegenomen. Twee dagen geleden zaten wij om tafel met de baas van de NS – ProRail en Rover waren daar ook bij – die tekst en uitleg kwam geven over de aankondiging die hij de week daarvoor deed, namelijk dat de treinkaartjes per 2025 10% duurder worden. Dat is onaanvaardbaar wat de VVD betreft. Volgens mij hebben wij hier allemaal de plicht ...

De voorzitter:

Wie was er als eerste? Ik geef graag het woord aan de heer De Hoop voor een interruptie.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Mevrouw Veltman van de VVD zegt dat het onaanvaardbaar is dat de prijsstijging 10% is. Ze gebruikte ook nog andere woorden voordat de directeur van de NS, Wouter Koolmees, uitgenodigd werd in de Kamer, namelijk: de NS moet stoppen met het beledigen van de reiziger. Ik ken de VVD als een serieuze partij. Als mevrouw Veltman vindt dat de NS de reizigers in Nederland beledigt, kan zij dan drie voorbeelden noemen waarin de NS dat doet? Ik vind dat vrij grote woorden.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Bedankt voor de vraag. In de volgende alinea die ik wilde uitspreken, wilde ik zeggen dat wij hier volgens mij de plicht hebben als volksvertegenwoordigers om, voor de reiziger en de belastingbetaler, te bekijken hoe het anders kan. Volgens mij is dat onze dure plicht. We krijgen te horen dat de kaartjes 10% duurder worden. Ik hoorde ook dat er gezegd werd: «Ja, maar dat wist u toch? Dat staat in de concessieafspraken.» Dat neemt niet weg dat je toch nog moet kijken of er een manier is waarop we dat beter en anders kunnen doen. Dan de drie voorbeelden. De kaartjes zijn heel duur. Vraag aan iedereen die met de trein reist hoe duur de kaartjes zijn en wat dat met hen doet. Dat is heel veel. Dat kunnen we volgens mij allemaal bij onszelf en in onze omgeving zien. De kwaliteit is ondermaats. De treinen komen te laat en ze zijn vies. Volgens mij zijn dit voldoende voorbeelden.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik denk dat er niemand bij de NS werkt die denkt: laat ik vandaag eens even wat reizigers gaan beledigen. Ik vind die woorden bijna populistisch gekozen. Zo ken ik de VVD echt niet.

Dan over het bedrag waar mevrouw Veltman het over heeft. Ze zegt dat ze geschrokken en verbaasd was. We hebben op 17 november van de Staatssecretaris een brief gekregen waarin zij aan de Kamer het volgende schreef. «Zoals ik reeds heb aangegeven, mag NS vanwege de incidentele aard van de motie-Bikker op dit punt de voorziene tariefverhoging van 2024 van circa 8,5% alsnog doorvoeren. Ook de extra prijsverhoging van 3,5% in 2026 zal in stand blijven.» De Kamer wist dit dus, en mevrouw Veltman wist dit ook. Bovendien waren er partijen die wilden dat die bedragen echt een structurele aard zouden hebben. Het zijn partijen geweest zoals de VVD die niet structureel wilden investeren in het openbaar vervoer. Die wilden er niet voor kiezen om die nog verdere prijsstijging tegen te gaan. Ik vind de toon dus verbazingwekkend, want u wist dit al. Bovendien is het de VVD geweest die dit jarenlang tegengehouden heeft. Ik vind de manier waarop de VVD dit debat gestart heeft eigenlijk best wel verwerpelijk. Ik zou eigenlijk van mevrouw Veltman willen horen: wij wisten dit, en als we dit echt belangrijk hadden gevonden, dan had de VVD hier de afgelopen jaren prima zelf wat aan kunnen doen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Zoals ik net zei: wij wisten dat er iets zou gebeuren met een voorstel om eventueel de prijzen te verhogen, althans dat die ruimte er was. Maar we worden nu geconfronteerd met prestaties die onder de maat zijn. Dus het gaat ook om de combinatie van die prestaties en wat nu voorgesteld wordt. Verder zie ik na het vorige voorstel voor een prijsverhoging niet een concrete verbetering. Hoe kunnen we de vicieuze cirkel, de spiraal, doorbreken van duurder wordende kaartjes, dus minder reizigers, dus ook weer duurdere kaartjes omdat het niet rondkomt? Als ik dat soort dingen niet zie, als ik niet voldoende gevoel heb of informatie heb over hoe het beter kan, dan heb ik alle recht om mijn verbazing daarover uit te spreken.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik ga graag door op de interruptie van collega De Hoop, waar ik me graag bij aansluit. Collega Veltman-Kamp wijst met een priemende vinger naar de NS, maar wijst vervolgens met de rest van al haar vingers naar zichzelf. Want wij als Kamer hebben uiteindelijk ingestemd met een incidentele prijsbevrozing voor dit jaar. Aanvankelijk was het de bedoeling om het structureel te regelen, bijvoorbeeld met een dekking als vliegbelasting. Maar daar was niet voldoende draagvlak voor. Er was gelukkig wel draagvlak voor om het regionale ov structureel tegemoet te komen, met 300 miljoen. Dus wij kunnen dit eenvoudig oplossen door de 120 miljoen

die wij ter beschikking hebben gesteld, structureel door te trekken. Ik neem aan dat mevrouw Veltman-Kamp nu, na met haar priemende vinger naar de NS te hebben gewezen, dan ook met dit voorstel komt, of, als ze dat niet zelf doet, dat ze zo'n voorstel in de loop van het jaar gaat ondersteunen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben er verbaasd over dat partijen direct met dit voorstel komen. Ja, we wisten van de mogelijkheid om prijzen te verhogen, maar de eenvoudige oplossing, namelijk hier niet kritisch naar kijken en niet vragen wat er ondertussen aan gedaan is om het te verbeteren, kan toch ook niet de bedoeling zijn van onze rol hier in de Kamer?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dit vind ik op mijn beurt een veel te makkelijk antwoord. De ChristenUnie vindt dat het openbaar vervoer in Nederland te duur is. We hebben het afgelopen najaar echt alles op alles gezet om het betaalbaar te maken, om in ieder geval de extreme prijsstijgingen te voorkomen en om het aanbod van het ov, met name het regionale ov, te verbeteren. Maar nu zeggen dat de NS het maar zelf moet oplossen, terwijl we weten dat de NS de afgelopen jaren verlies heeft gedraaid ... Het gaat gelukkig langzamerhand beter, maar er zijn ook na-ijleffecten van corona, zoals de aanleverproblemen in de keten, waardoor al die treinstellen helaas veel te laat komen. Dan kunnen we hier wel heel hard roepen, maar je kunt het niet met een vingerknip oplossen. Dus ik vind dat wij kritisch mogen zijn op NS, maar dat we ook realistisch moeten zijn. De VVD stond vooraan om de accijnzen voor benzine en diesel te bevriezen. Deze discussie zal voor die accijnzen net zo hard terugkomen. Als je dat laat gebeuren, gaan die het komende jaar ook met 10%, 11% omhoog. Ik kan me zomaar voorstellen dat de VVD daar gedachtes over heeft waar ze later dit jaar een Telegraafkop mee gaan scoren. Maar dan lijkt het me wel zo redelijk om gelijke monniken, gelijke kappen toe te passen. Als de automobilist volgend jaar tegemoetgekomen gaat worden, zal dan ook de treinreiziger tegemoetgekomen worden? Ik hoop dat ik mag rekenen op consequentie en consistentie bij de VVD-fractie als het gaat om accijnzen en tariefverhogingen.

De **voorzitter**:

Ik geef graag het woord weer aan mevrouw Veltman, maar ik wil wel zeggen dat niet alle interrupties zo lang kunnen zijn als deze van de heer Grinwis.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Wat zal ik zeggen? Ik denk dat we met z'n allen willen dat Nederland weer in beweging komt, zowel op de weg als op het spoor. U heeft helemaal gelijk dat daar op alle fronten dingen voor gedaan moeten worden. Maar waar ik mee zit, is dat ik wil weten hoe dat dan moet. Ik zie dat de NS vrij snel overgaat tot een prijsstijging, zonder dat ze in onze ogen een goed beeld kunnen geven van hoe ze die cirkel gaan doorbreken, nu maar ook in de toekomst. Dat vind ik nog steeds te makkelijk gezegd. Daarom heb ik veel meer vragen. Een aantal zal ik zo stellen, maar ik heb er misschien ook een ander idee bij. Dat deel ik graag met de rest van de commissie.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik merk dat uw tweet veel heeft opgeroepen, zeker de woorden dat het een keer klaar moet zijn met het beledigen van de treinreizigers. Daar heb ik een vraag over. Tijdens de hoorzitting werd door de VVD de suggestie gedaan dat ze misschien wel wilde ingrijpen bij de ov-fietsen. Ik vraag me dan af of niet juist dat een belediging is voor de treinreizigers die afhankelijk zijn van hun ov-fietsen om na hun treinreis bij hun eindbe-

stemming aan te komen. Bent u echt bereid om dat te gaan doen? Ik vraag dat, want dat is de indruk die u wekte tijdens de hoorzitting.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Geenszins. Ik heb gezegd dat je volgens mij ook de diensten en de lijnen van de NS, waar de NS misschien niet primair de focus op zou moeten richten, onder de loep moet nemen. Daardoor kan ze haar beste werk leveren bij de diensten waar ze primair de focus op moet leggen. Ik heb de ov-fiets daarbij als voorbeeld genoemd, niet om die af te schaffen, maar om de vraag te stellen of dat per se door de NS moet worden gedaan. De heer Koolmees heeft het antwoord gegeven: ja, wij willen graag die hele keten en de hele reiservaring faciliteren. Natuurlijk, dat willen we allemaal, maar moet per se de NS dat doen als de basis nog niet op orde is? Dat was mijn punt.

De heer **Bamenga** (D66):

Mag ik dan concluderen dat ook de VVD de ov-fiets wil behouden voor de treinreizigers?

De **voorzitter**:

Kijk, dat was een korte interruptie!

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ja! En dat is ook een kort antwoord. Maar dat hoeft niet per se door de NS gedaan te worden en daarom heb ik het als een voorbeeld genoemd.

De heer **Van Kent** (SP):

De VVD heeft alle mensen die dagelijks bij de NS werken, beledigd door te stellen dat zij de reiziger in de steek laten, terwijl zij juist hun stinkende best doen om het binnen de beperkte mogelijkheden allemaal zo goed mogelijk te organiseren. Ik vraag de VVD of zij uitsluit dat er extra geld nodig is en dat er extra geld moet komen om ervoor te zorgen dat Nederland inderdaad in beweging komt. Is zij dus bereid om ervoor te zorgen dat de trein niet duurder wordt en dat de dienstregeling verbetert? Nu lijkt de VVD namelijk de lijn te kiezen om alleen maar te beledigen en geen oplossing te bieden. Sluit de VVD uit dat er extra geld naar de NS moet?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Wat ik juist wil, is weten wat de oplossingen zouden kunnen zijn. Daar heb ik geen enkel zicht op, maar dat is wel wat ik graag zou weten. De heer Van Kent zegt dat ik medewerkers van de NS beledigd zou hebben. Nou, ik ken een heleboel mensen die bij de NS werken en ik heb ze zeer hoog zitten. Het zijn allemaal mensen die hun best doen. Volgens mij moeten we er juist met elkaar voor zorgen dat we het voor de reiziger en voor de belastingbetaler in Nederland zo goed mogelijk doen. En natuurlijk moeten we dat doen met respect voor de medewerkers van de NS! Maar nogmaals, dat ontslaat ons niet van de plicht om hier kritisch naar te kijken. Misschien ziet de SP dat anders, maar dat is wel hoe wij het zien.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag.

De heer **Van Kent** (SP):

Een van de oplossingen is er met een structurele financiële bijdrage voor zorgen dat de treinkaartjes niet duurder gaan worden. Daar is extra geld voor nodig. Dat spreekt voor zich en er zijn dan ook heel veel partijen, waaronder de SP, die hiervoor pleiten. Maar vindt de VVD ook dat het belangrijk is dat de trein absoluut niet duurder gaat worden en dat er daarom extra geld nodig is om dat mogelijk te maken?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Met het eerste deel van de vraag ben ik het hartgrondig eens: wij moeten het ov betaalbaar houden. Of we dat moeten doen door direct te zeggen «dok maar bij; de NS heeft dit nodig; alstublieft, hier heeft u het», daarover verschillen wij van mening. Dat is niet onze oplossing.

De **voorzitter**:

U kunt uw betoog vervolgen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. Ik sla even een stukje over omdat ik anders in herhaling val.

We willen in de toekomst in ieder geval meer grip krijgen op een goed en betaalbaar openbaar vervoer in ons hele land. De reiziger mag een beter ov verwachten en ik vind dat de NS niet direct de rekening bij de reiziger of de belastingbetaler moet neerleggen. Naar aanleiding van de hoorzitting wil ik in ieder geval voorstellen om op verzoek van de Kamercommissie I&W een onafhankelijk onderzoek te laten doen naar de vraag of wij het spoor in Nederland efficiënt hebben ingericht en wat er nodig is om het gebruik van ons spoor te optimaliseren, te zorgen voor meer punctualiteit en betaalbare treinkaartjes. Het gaat erom dat we in heel Nederland de reiziger het beste kunnen bieden. Ik zou willen voorstellen dit onderzoek te laten verrichten door de Algemene Rekenkamer.

De snelheidsbeperking op de hsl en de effecten hiervan zorgen voor langdurige overlast. Ik wil graag van de Staatssecretaris weten of zij echt denkt dat hier eind 2025 een einde aan komt. Is dat realistisch? Daarnaast probeert de NS om reizigers beter te doseren door afspraken te maken over werktijden en over een aanpassing van de onderwistijden. Hoe staat het met deze afspraken? Kan de Staatssecretaris dat vertellen?

Ik heb begrepen dat er partijen zijn die prachtige flexibele vervoersconcepten kunnen aanbieden aan werkgevers, bijvoorbeeld een treinabonnement voor drie dagdelen, een deelauto voor nog een dag en een fiets van de zaak. Maar ik heb ook begrepen dat het deze partijen maar niet lukt om afspraken te maken met de NS over de prijs van de treinkilometers. Ik begrijp hier werkelijk niets van, want het kost de NS geen geld en met dit soort arrangementen krijg je bovendien mensen juist in de trein. Waarom is het nog niet zwart-op-wit geregeld dat de NS deze mogelijkheden biedt, zo vraag ik aan de Staatssecretaris.

Wij omarmen hier in deze zaal allemaal het credo «elke regio telt», maar we zien dat de kop van Noord-Holland, Noord-Nederland, Oost-Nederland en Zeeland aan het kortste eind trekken bij de nieuwe plannen van de NS voor de periode vanaf 2025. In de concessie is vastgelegd dat het voor andere aanbieders onmogelijk blijft om trajecten te exploiteren. Concurrentie blijft hierdoor uit en de regio's blijven hierdoor minder goed bereikbaar. Hoe moet ik dit met elkaar rijmen, ook in het licht van de discussie die we hier net hadden?

Met het oog op betere verbindingen voor de reizigers, in ieder geval naar Noord-Nederland, wil ik de Staatssecretaris vragen om voor de zomer alsnog in gesprek te gaan met de andere aanbieders en om niet de andere mogelijkheden die dit de reizigers biedt, aan de kant te schuiven. Ook andere vervoerders geven garanties om bindende afspraken te maken. Het rapport van Berenschot geeft verder aan dat het maken van goede kaders de risico's kan afdekken.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Nu breekt mij de klomp toch wel een beetje. We hebben net, vorig jaar, een nieuwe concessie afgesloten voor het hoofdrailnet. Mevrouw Veltman pleitte zonet in haar betoog al voor een onafhankelijk onderzoek terwijl de hoofdrailnetconcessie nog moet komen. En nu pleit ze ervoor om in de

hoofdrailnetconcessie, die de Kamer net gesloten heeft met de NS, dingen op te knippen voor regionale vervoerders. Hoe betrouwbaar is de Kamer dan nog als bestuurder? Dat kan toch niet? Zo werken we toch niet met elkaar? U was erbij toen die hoofdrailnetconcessie werd gesloten. Dat heeft de Kamer besloten en dan kan dit toch niet op deze manier? Dat is toch zeker totaal ongeloofwaardig? Wat zijn we als Kamercommissie nog waard als we zo omgaan met partijen met wie we concessies sluiten? Ik vind dit echt absurd.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Volgens mij is goed bestuur ook dat we blijven kijken naar het belang van de reiziger en dat is wat ik in deze bijdrage doe. Ik zie dat het beter kan en als we dat nu nog kunnen doen door aanvullend dingen te organiseren, dan moeten we dat niet nalaten. Verder ben ik er ook heel erg op gebrand om naar de toekomst toe, dus op het moment dat de concessie haar einde nadert, de allerbeste keuzes te maken als Kamer om het voor de reiziger zo goed mogelijk te doen.

De **voorzitter**:

Dit roept een interruptie op van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Niet specifiek dit antwoord, voorzitter, maar wel wat de VVD-woordvoester een paar woorden terug zei. Mevrouw Veltman stelt voor om een onderzoek te laten doen door de Algemene Rekenkamer, maar de Algemene Rekenkamer gaat natuurlijk niet in opdracht van ons dingen doen. We kunnen wel een verzoek doen, maar de Rekenkamer gaat erover of hij wel of niet een onderzoek doet. Stel nu dat men zegt «nu niet» of «nooit niet», stelt mevrouw Veltman dan voor om een andere instantie dat onderzoek te laten doen? Ik zit even te zoeken, want de Kamer kan niet zomaar even een opdracht geven en denken: het komt wel goed.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

De heer Stoffer heeft helemaal gelijk, want we kunnen alleen een verzoek doen voor een onderzoek. Ik denk dat dat in ieder geval een heel goed idee is. Ik denk ook dat het heel belangrijk is dat de Kamer op die manier onafhankelijke informatie krijgt over hoe goed we het eigenlijk doen voor onze reizigers. Mocht dat niet kunnen of anders moeten, dan moeten we kijken of het anders kan. Maar dit zou wel mijn voorkeur hebben.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog. Sorry, excuus, mevrouw Koekkoek van Volt!

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik wil het ook hebben over het onderzoek dat de VVD aanvraagt. We hebben natuurlijk al best wat onderzoeken gehad, ook van het PBL. Dat onderzoek heet Kansrijk mobiliteitsbeleid. Op basis daarvan weten we dat er extra geld nodig is voor het spoor. Als we nu weer een nieuw onderzoek gaan starten, werkt dat dan niet vertragend? We weten eigenlijk al wat we moeten doen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Bedankt voor de vraag. Ik denk dat dat andersoortige onderzoeken zijn dan waar we het hier over hebben. Het gaat hier om de vraag: hoe efficiënt is het spoornet van Nederland en hoe kunnen we dat zo efficiënt mogelijk inrichten en optimaal aanbieden aan de reizigers? Dat is een andere vraag dan die bij het PBL heeft voorgelegen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Koekkoeck heeft nog een vraag.

Mevrouw **Koekkoeck** (Vlt):

Ik betwijfel of dit klopt. Het PBL kijkt natuurlijk naar hoe je het spoor en de trein goed gebruikt, ten faveure van de reiziger. Op het moment dat het goed gaat met de treinen, we daar optimaal gebruik van maken en we geld beschikbaar stellen voor onderhoud enzovoorts, dan doen we dat voor de reiziger. Mijn zorg is dat we gaan vertragen, terwijl we weten dat er extra geld naar het spoor moet, ook voor onderhoud. Je kunt dat als Kamer beter gaan regelen dan dat je gaat vertragen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik val in herhaling. Waar het om gaat, zijn vragen als: hebben we de lijnen op het hoofdrailnet efficiënt ingericht, welke lijnen worden goed bereden, welke lijnen zijn verlieslatend en welke zijn winstgevend, hoe zou je die beter of anders kunnen beleggen en hoe zit het met de overige dienstverlening van de NS? Dat is echt een ander soort vraagstelling dan waar het PBL naar heeft gekeken.

De **voorzitter**:

Ik zag een interruptie van de heer Grinwis. Nee? Dan de heer De Hoop, met zijn laatste interruptie.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ja, mijn laatste interruptie. Betekent dat dat de VVD wil dat de NS nog efficiënter gaat rijden, nog meer op rendement? Want dat kan juist consequenties hebben voor regio's waar minder mensen in de trein zitten. Ik kan me voorstellen dat er bepaalde gebieden zijn waar de trein dan nog minder vaak komt. GroenLinks-Partij van de Arbeid ziet het openbaar vervoer vooral als een basisvoorziening, maar als ik uw betoog begrijp, dan betekent efficiëntie nog meer sturen op rendement voor de NS om kosten te besparen. Heb ik u goed begrepen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb zojuist gezegd: efficiëntie in relatie tot het beste product voor de reiziger. Ik zal een voorbeeld geven. Als er ergens een lijn rijdt waar weinig mensen in zitten, dan zou je je ook kunnen afvragen waarom daar weinig mensen in zitten. Wat is daar de reden van? Waarom nemen de mensen daar niet alsnog de trein? Ook dat soort vragen zou ik willen kunnen beantwoorden, maar dat kan ik nu simpelweg niet, want dat weet ik niet.

De **voorzitter**:

Dit roept een vraag op van de heer Van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik kan me er op zichzelf iets bij voorstellen dat we bepaalde dingen blijven onderzoeken. Het spoornet is belangrijk en we willen ook dat het goed gebruikt wordt. Tegelijkertijd zoek ik nog een beetje naar wat voor uitkomsten de VVD wil bereiken met dit onderzoek. We hebben net de concessie afgesloten. We gaan naar een midterm review toewerken, maar dat duurt nog vier à vijf jaar. Wat voor typen uitkomsten verwacht mevrouw Veltman en waar zou zij die voor willen benutten? Want voordat we weer over de concessie spreken, zijn we zeven à acht jaar verder.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Als ik de typen uitkomsten al precies wist, dan hadden we natuurlijk niet om dat onderzoek hoeven vragen. Dat weet ik dus niet. Ik wil dat het gaat over de vraag of we ons spoorlijnnet efficiënt berijden en of we daarbij

tegelijkertijd een betaalbare dienst aanbieden aan onze inwoners, die ook nog eens punctueel is. Op dat soort vragen wil ik antwoord. Als dat niet zo is, hoe kan het dan anders en beter zodat we het juiste kunnen doen? Dat zou ook de vraag moeten doorbreken of er 120 miljoen euro of meer bij mag. Als je niets doet, wordt die vraag telkens gesteld, want dit is ongetwijfeld niet de laatste keer. Laten we wat meer zicht krijgen op het net en op de wijze hoe we het gebruiken. Doen we dat echt optimaal? Laten we daar kritische vragen over stellen, zodat we een veel beter beeld hebben van hoe we de partijen die daar gebruik van maken, kunnen inzetten en hoe we die kunnen uitdagen om het beste te leveren.

De heer **Heutink** (PVV):

We hebben natuurlijk die hoorzitting gehad. De PVV is heel erg kritisch als het gaat om het structureel overmaken van 120 miljoen euro. We zien wel wat in de oplossing die de VVD aanhaalt, namelijk het uitvoeren van een onderzoek door de Rekenkamer, maar de vraag die ik dan heb, is of dat onderzoek ons ook inzage gaat geven in de organisatiestructuur van de NS. Zorgt dat ervoor dat er een concreet antwoord komt op de vraag of de NS zelf de dekking kan gaan zoeken voor die 120 miljoen euro, om te voorkomen dat ze telkens naar de Kamer moeten komen om hun hand op te houden?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik denk dat dat onderdeel van het onderzoek zou moeten zijn. Er moet ook worden onderzocht of dat in de toekomst anders kan.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Van Kent** (SP):

Ik was er nog even over aan het nadenken. Eerst wordt de vinger gewezen naar de NS, dan moeten er eerst allemaal kritische vragen worden gesteld. Dat is allemaal prima. Nu wordt er gesuggereerd om een onderzoek te doen. Het is helemaal niet zeker of dat ook opgepakt gaat worden door de Rekenkamer. Dat is volgens mij ook redelijk overbodig. Ik denk dat dit er vanuit de VVD op gericht is om meer commerciële bedrijven op het spoor te krijgen. Maar wat is nou de oplossing van de VVD op de korte termijn? Hoe gaat de VVD ervoor zorgen dat de prijs van de kaartjes niet omhooggaat? Want ik heb het idee dat dat onderzoek ook weer een doorschuifoperatie is.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben er niet voor om een kortetermijnvraag die zich aandient dan maar te beantwoorden omdat het een kortetermijnvraag is. Ik hoor dat het gericht zou zijn op commerciële aanbieders, maar het is gericht op het bieden van het beste aan onze reiziger. Dat is wat er centraal staat. Dus dat is mijn reactie.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag, uw laatste interruptie.

De heer **Van Kent** (SP):

Dan blijft de vraag wat de VVD gaat doen om ervoor te zorgen dat de treinkaartjes niet duurder worden, behalve wijzen en vage onderzoeken suggereren zonder echt een antwoord te geven op de vraag. Dus nogmaals, ik wil graag een duidelijke reactie van de VVD op de vraag wat zij gaan doen om die treinkaartjes niet duurder te laten worden.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik zou de vraag om willen draaien: heeft de heer Van Kent concreet in beeld wat er beter zou kunnen om te voorkomen dat die 120 miljoen euro extra nodig is? Daar heeft deze Kamer geen enkel beeld bij. Het kan toch niet zo zijn dat we 120 miljoen euro extra over ons heen laten komen zonder dat beeld te hebben? Dat is het beeld dat ik graag wil hebben. Het beeld is ook: de kaartjes zijn hartstikke duur, de treinen zitten overvol in de spits, er gaat 3,5 miljard euro door de NS en toch wordt dit verzoek gedaan. Daar wil je toch wat meer over weten?

De **voorzitter**:

Ik vraag mevrouw Veltman om haar betoog te vervolgen.

De heer **Van Kent** (SP):

Ik stelde een vraag en ik krijg een vraag terug.

De **voorzitter**:

Wellicht kan mevrouw Veltman in de rest van haar betoog de vraag nog adresseren.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoop dat de heer Van Kent daar in zijn betoog nog op terug kan komen. Dat zal ongetwijfeld zo zijn, want volgens mij is dit een centraal element in het gesprek dat we hier hebben.

Eind vorig jaar heeft het kabinet de NS onderhands het alleenrecht gegund om te mogen rijden op het hoofdrailnet. De Europese Commissie heeft een ingebrekestellingsprocedure gestart, omdat de Staat de aanbestedingsregels niet heeft gevolgd. Ik vraag de Staatssecretaris wat zij nog meer weet over het proces en de stand van zaken rondom deze procedure. Ook wil ik weten hoe de Staatssecretaris ervoor gaat zorgen dat de ACM bij ProRail afdwingt dat de verdeling van de capaciteit op het spoor zo spoedig mogelijk helder wordt voor andere aanbieders, ook naar de toekomst toe. Realiseert de Staatssecretaris zich dat ProRail andere aanbieders die iets zouden kunnen betekenen voor de reiziger naast de NS, te weinig tijd geeft?

Ik heb nog een vraag over de hygiëne in de trein. Ik wil graag weten wat de stand van zaken is als het gaat om de slimme oplossingen waaraan gewerkt wordt in het kader van schone treinen. Wanneer zijn de treinen weer schoon?

Tot slot. De veiligheid in de trein gaat achteruit; ik noemde zojuist de cijfers. Vorige maand is de motie «Aanvalsplan veilig met de trein» aangenomen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is hoe zij invulling gaat geven aan de uitvoering van de motie en hoe we zo snel mogelijk meer werk kunnen gaan maken van minder incidenten en minder onveiligheid in de trein voor de reizigers en het personeel van de NS.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U krijgt nog een interruptie van mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Die gaat over de schone of vieze treinen. Kijk, het is heel simpel: treinen zijn weer schoon als mensen eens leren gewoon hun eigen troep mee te nemen. We kunnen daarvoor wel allemaal regelingen gaan verzinnen en kijken wat daarin geïnvesteerd moet worden, maar ik mis de oproep van mevrouw Veltman om zelf je spullen mee te nemen. Stop het gewoon in je tas. Wat is dat voor achterlijk gedoe om alles van je af te gooien en te denken dat iemand het wel weer opruimt? Ik zou er meer voor voelen om daarop in te zetten in plaats van je af te vragen wat de NS moet doen. Ik weet uit heel veel gesprekken dat de conducteurs en het overige treinper-

soneel zich een slag in de rondte werken om de treinen schoon te krijgen. Maar het gaat natuurlijk om de mensen die het van zich afgooien.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Mevrouw Van der Plas vindt mij helemaal aan haar zijde als ze stelt dat iedereen zijn eigen rotzooi op moet ruimen. Bij dezen de oproep: doet u dat ook alstublieft allemaal! Maar ondertussen is die trein niet schoon. Daar moet wat gebeuren. Het leidt er ook toe dat mensen nu niet met de trein gaan. Laatst heb ik zelf meegemaakt dat een hele wagon leeg was omdat er troep lag, etensresten, die overigens reeds waren verwerkt door iemand. Die hele wagon werd daardoor niet gebruikt. Dit is gewoon afschuwelijk. Je wilt zoiets niet. Je wilt dat het niet zover komt. Feit is dat het nu wel zo is. We moeten daar echt een been bijtrekken. Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Goed. Dan geef ik graag het woord aan de volgende spreker, de heer De Hoop namens GroenLinks-PvdA.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. We hadden afgelopen dinsdag een hoorzitting met de NS, ProRail en Rover. Ik denk dat de hoorzitting nuttig was, maar ik moet wel zeggen dat ik mij heb verbaasd over de manier waarop deze tot stand kwam. Over de woorden die door een aantal fracties daarbij zijn gebruikt, heb ik net al iets gezegd. Feit is dat de Kamer wist dat de prijsstijging van de NS opnieuw op ons bord zou komen. Dat wisten we omdat het in de brief van de Staatssecretaris stond die we op 17 november hebben gekregen. Bij de Algemene Politieke Beschouwingen hadden we bovendien een incidenteel bedrag vrijgemaakt, waar we dat voor bijvoorbeeld het regionaal vervoer structureel hebben gedaan. Mijn fractie had het toen graag anders gezien. Wij hadden toen ook al graag meer geld vrijgemaakt. Feit is dat daar toen geen meerderheid voor was. Ik ben nog steeds blij dat we het voorstel-Bikker in ieder geval hebben kunnen regelen, maar we hadden graag gewild dat er toen meer was gebeurd. De Kamer wist dat dit op ons bordje terecht zou komen. Ik denk dat het goed is dat we er vandaag over spreken, want ook ik maak mij grote zorgen over hoe het op dit moment gaat met het openbaar vervoer. Voorzitter, ik zie dat u mij wilt onderbreken.

De **voorzitter**:

Ja, er is een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik ga meneer De Hoop toch even corrigeren. In die brief staat – dat is ook bij de hoorzitting duidelijk gemaakt – dat NS de prijzen mag verhogen. Ze hoeven het niet te doen. Dat de PvdA dan zomaar, als een kip zonder kop, richting Wouter Koolmees rent, de NS-directeur, zonder ook maar één kritische vraag te stellen aan NS over hoe ze ervoor zorgen dat de prijs voor de kaartjes niet hoeft te worden verhoogd ... Ik durf het bijna niet te zeggen, maar dat is toch gewoon puur plat populisme van de Partij van de Arbeid? Belastinggeld van alle Nederlanders uitgeven omdat NS verzaakt om de dienstregeling op orde te krijgen en te kijken naar de eigen organisatie, zo van: waar kunnen we het nog beter doen, hoe kunnen we een en ander beter inrichten? Waarom stelt de PvdA niet één kritische vraag aan NS?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Vorig jaar hebben we de hoofdrailnetconcessie besproken. Toen heb ik in de hoorzittingen die we met de NS hadden heel veel kritische vragen gesteld, ook in het debat met de Staatssecretaris. We maken afspraken in

KPI's en ook een aantal andere prestatieafspraken. Als Kamer houden we daarover de vinger aan de pols. Als er iets fout gaat, wil ik ook dat de Staatssecretaris optreedt. Als dat niet gebeurt, zal ik haar daarop aanspreken. Vorig jaar bijvoorbeeld heeft de Staatssecretaris ook opgetreden door een boete uit te delen aan de NS. Dat was toen 1,5 miljoen euro, zeg ik uit mijn hoofd. Er zijn dus afspraken en het is niet zo dat de NS zomaar wat mag doen. Daarnaast vind ik dat als er mogelijkheden zijn om de prestaties te verbeteren, we daar ook naar moeten kijken. Een van de vragen die ik zo meteen aan de Staatssecretaris wilde stellen – dat doe ik dan nu alvast maar – gaat over de suggestie die Rover in de hoorzitting heeft gedaan om nog steviger toezicht te houden. Zou dat helpen om de NS de prestaties te laten verbeteren, vraag ik aan de Staatssecretaris. Als dat van toegevoegde waarde is, ben ik daartoe van harte bereid. Maar wij wisten dat deze situatie zich weer zou voordoen, en daar zit mijn verbazing. Dat betekent niet dat ik geen kritiek heb op hoe het met de NS gaat. Ik heb kritiek op de houding waarmee en de toon waarop de hoorzitting is aangevraagd. Ik vind dat gewoon niet rechtvaardig. Er is niks gebeurd waarvan wij niet op de hoogte waren. Om dan zulke woorden te gebruiken vind ik een beetje misplaatst. Ik vind het opmerkelijk om de heer Heutink te horen spreken over populisme, terwijl hij zelf samen met de VVD op deze manier een hoorzitting aanvraagt. Ik heb daar echt moeite mee.

De voorzitter:

Ik zie dat dit een vervolgvraag oproept van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Bij een gebrek aan argumenten gaat het altijd weer over de toon en de manier waarop we dingen zeggen. Daar ben ik wel een beetje klaar mee. Feit is dat meneer De Hoop zijn feiten niet op een rij heeft. We kunnen boetes uitschrijven wat we willen, maar die worden niet geïnd. Die moeten ten goede komen aan de reiziger. Ja, dat mag ik hopen. Maar we kunnen helemaal niets. We kunnen niets doen met NS. We kunnen foeigeprekjes voeren en dat is het dan. Waarom blijft meneer De Hoop ook richting de Staatssecretaris dan hameren op verscherpt toezicht en dat dat beter moet, terwijl we allemaal weten dat we helemaal niets kunnen? We zitten muurvast!

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik weet eigenlijk niet waar ik moet beginnen. Er is behoorlijk wat gebeurd de afgelopen jaren, hoor, ook in de afspraken over de hoofdrailnetconcessie die we met de NS hebben gemaakt. De NS moet tot 2027 – u zegt dat ik mijn feiten niet op orde heb, maar ik zal u twee feiten noemen – 1,54 miljard bezuinigen. Ook is er 90 miljoen bezuinigd op kantoorbanen. Ik vind dat een vrij grote operatie. Als wij nog extra bezuinigingen vragen van de NS, kan dat twee dingen betekenen: mensen zijn hun baan kwijt óf er wordt met minder treinen gereden. Efficiënter betekent dat de trein op minder plekken komt. Dat gaat ten koste van de reiziger. Alles waar de NS nu nog extra op moet bezuinigen, gaat ten koste van de reiziger. Als de PVV dat wil: gaat u uw gang. Maar dat is absoluut niet wat ik wil. Wij moeten volgens mij met elkaar concluderen dat het openbaar vervoer al jaren te maken heeft met tekorten en daar is deze Kamercommissie bij geweest. Dat is waar ik u op wijs, meneer Heutink.

De voorzitter:

De heer Heutink voor zijn laatste interruptie.

De heer Heutink (PVV):

Er is ook, zeg ik tegen meneer De Hoop, voor bijna 1,2 miljard euro aan treinen besteld. Meer dan 100 nieuwe ICNG-treinen komen naar

Nederland toe. Dat was de bedoeling, maar van al die treinen zijn er nog maar acht geleverd en de treinen die hiernaartoe komen, doen het niet vanwege softwarefouten. Het personeel kan er niet mee rijden en er zijn problemen met de remmen. Terwijl we dat weten, wordt er zomaar voor nog eens 150 miljoen aan treinen bijbesteld. Dat zijn van die dingen waarvan wij zeggen: dat is onnodig. Zorg er eerst eens voor dat je weet dat die treinen het doen en dat ze ook geleverd worden, voordat je opnieuw een bestelling gaat plaatsen van 150 miljoen euro. Als we als Kamer niet naar dat soort dingen kijken, kunnen we als een kip zonder kop naar NS gaan rennen, maar dan blijft de belastingbetaler de dupe. Per saldo krijgt die er niets voor terug. Ja, treinen die het niet doen, dat is wat de belastingbetaler terugkrijgt.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik zou bijna willen zeggen: dit is dus populisme, dit is dus populisme. Die treinen die besteld worden, zijn nodig voor de toekomst. Anders rijdt er zo meteen geen trein meer. Er rijden op dit moment verouderde treinen, die vervangen moeten worden. Het is natuurlijk hartstikke vervelend dat een aantal treinen niet geleverd zijn, maar dat heeft te maken met tekorten en allerlei andere zaken. Dat u daar zo'n karikatuur van maakt ... Nou ja, ik laat dat vooral aan u, meneer Heutink.

De **voorzitter**:

Voordat u vervolgt: er is een interruptie van de heer El Abassi. Welkom overigens; ik had u nog niet welkom geheten.

De heer **El Abassi** (DENK):

Dank u wel, voorzitter. Ik was inderdaad wat later binnengekomen. Nu vergeet ik bijna wat ik wil gaan vragen. Ik hoorde de heer De Hoop aangeven dat de Staatssecretaris de NS inderdaad – dat mag ik ook hopen – in de smiezen houdt of het wel goed gaat en de NS er ook op aanspreekt. Er werd een boete genoemd van 1,5 miljoen. Ik had € 500.000 op mijn netvlies, maar dan is het dus veel hoger dan ik dacht. We kunnen steggelen over woorden en de manier waarop. Dan hebben we het over de toon, maar is de PvdA het wel met mij eens dat niet alleen de Staatssecretaris, maar ook wij als Kamerleden vanuit onze rol kritisch moeten kijken voordat we geld richting de NS laten gaan? Die 1,5 miljoen of € 500.000 is precies zo'n voorbeeld. Immers, er wordt wel een boete opgelegd, maar aan de andere kant wordt er weer geld aan ons gevraagd. Hoe kijkt de PvdA daartegen aan?

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de heer De Hoop van de fractie van GroenLinks-PvdA, die tot en met multitaskt.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik was zo onder de indruk van de interruptie van de heer El Abassi, ik schrok zo, dat ik mezelf helemaal nat heb gegooit met een glas water. Ik heb er een beetje moeite mee dat de indruk wordt gewekt dat wij als Kamer de afgelopen jaren geen kritische vragen hebben gesteld aan de NS. Dat hebben we bij de behandeling van de hoofdrailnetconcessie gedaan; er zijn nieuwe afspraken gemaakt, nieuwe KPI's ook, waar de NS zich aan moet houden. Op het moment dat men zich daar niet aan houdt, dat men niet levert, is er inderdaad een mogelijkheid voor de Staatssecretaris om een boete uit te delen aan de NS. Vorig jaar is dat gebeurd; dat was die 1,5 miljoen euro. Ik ben best bereid om te kijken wat er nog extra mogelijk is om NS strakker aan die prestaties te houden. Ik weet zelf oprecht niet wat dat zou kunnen zijn, maar als de Staatssecretaris aangeeft «ik zou dit best kunnen gebruiken van u als Kamer», ben ik daar van harte toe bereid. Ik wil het gewoon graag horen. Ik heb het verder niet

goed inzichtelijk, maar ik vind dat wij als Kamer de vorige keer die hoofdrailnetconcessie zeer serieus hebben doorgenomen met elkaar. Ik denk dat een heel aantal van de problemen waar de NS nu tegenaan loopt, heel moeilijk te voorkomen waren geweest, maar waar er iets beter kan, wil ik dat dat beter gaat. Ik sta hier helemaal niet om het belang van de NS te verdedigen; ik wil dat we in Nederland goed openbaar vervoer hebben. We moeten kijken wat we met elkaar daaraan kunnen verbeteren. Als we iets kunnen doen om NS nog strakker aan de prestaties te houden, ben ik daar natuurlijk van harte toe bereid, want dat is het doel.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor wat de heer De Hoop zegt. Ik vraag me het volgende af. Ook al was die concessie er vorig jaar en heb je er afspraken over gemaakt, dan betekent dat toch nog niet dat je nu niet ook nog scherp aan de wind moet zeilen? Gelukkig hoorde ik net dat u geïnteresseerd bent te weten hoe het beter kan. Maar dat gaat toch niet samen met in een soort pavlovreactie meteen die 120 miljoen maar op de rekening van de belastingbetaler zetten? Dat is mijn eerste vraag.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik vind dus niet dat het een pavlovreactie is, want ik vond al dat er meer geld bij moet. NS heeft eigenlijk niet meer gedaan dan de jaarrekening te presenteren aan de Kamer en daarbij te zeggen: gezien deze jaarrekening zullen wij waarschijnlijk volgend jaar vanwege onze financiën de kaarten moeten verhogen. Dat hebben zij op die manier transparant met ons gecommuniceerd. That's it. Ik snap dan ook niet waarom u dat een «pavlovreactie» noemt. Ik vind dat er structureel meer geld naartoe moet en ik vind dat we de treinkaartjes niet duurder mogen laten worden. Dit is voor mij ook iets fundamenteels. Want als we met elkaar erkennen dat het Nederlandse openbaar vervoer een van de duurste in Europa is, wil je dat volgens mij voorkomen. En wie kan dat voorkomen? Dat is deze Kamer. Dat is dus wat ik wil. Volgens mij heeft dat niks met een pavlovreactie te maken; het is een gewoon hoe GroenLinks-Partij van de Arbeid er altijd in heeft gestaan.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank voor het antwoord. Ik vraag me wel af: zou je niet tegelijkertijd ook moeten willen weten of het niet beter kan aan NS-zijde? Dan heb ik het niet over bezuinigingen. Overigens, als je het hebt over 1,4 miljard bezuinigen en je zou dat uitspreiden over de duur van de concessie, die onderhands aan NS is gegund, dan kom je ongeveer uit op het bedrag dat nu gevraagd wordt; 120 miljoen als je dat structureel zou vragen. In ieder geval moet je toch willen weten of het anders en beter kan, zou ik zeggen. Ik heb net een aantal voorbeelden genoemd van manieren waarop je partijen kunt uitdagen om meer mensen de trein in te krijgen. Ik heb geen enkel idee of daar het onderste voor uit de kan wordt gehaald. Het kan namelijk volgens mij enorm helpen bij het oplossen van het probleem. Een ander voorbeeld, waar we het tijdens de hoorzitting al even over hebben gehad, is als volgt. Een deel van de nieuwe treinen die worden besteld, wordt klaargemaakt om te kunnen rijden in Duitsland, naar Berlijn bijvoorbeeld. Dat kost geld, dat kost mensen, dat kost capaciteit en tegelijkertijd constateren we met z'n allen dat de basis niet op orde is. Is dat dan wel iets waar de NS zich mee bezig zou moeten houden? Dit zijn voorbeelden van zaken die we volgens mij boven water willen krijgen voordat we zulke rigoureuze maatregelen nemen.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik zal een kort antwoord proberen te geven op twee onderdelen van de opmerkingen die mevrouw Veltman van de VVD maakte. Eén daarvan komt toch weer terug bij mogelijk ruimte geven aan commerciële partijen

om op het hoofdrailnet te rijden. Punt één is dat we net een nieuwe hoofdrailnetconcessie hebben afgesloten, dus het lijkt me dat je dat sowieso niet kan maken richting de NS. Het tweede punt is dat ons hoofdrailnet gewoon heel fijnmazig in elkaar zit. Ik ben niet van de school die vindt dat je dat zomaar kunt opknippen. Ik vind dat heel onverstandig. Ik denk dat het als een kaartenhuis in elkaar valt. Het is ook niet bewezen dat dat werkt. Kijk naar Groot-Brittannië. Daar hebben ze het volledig aan de markt overgelaten. Zelfs Boris Johnson wilde het weer volledig nationaliseren. Nou, die is niet links, zou ik tegen mevrouw Veltman willen zeggen.

Het tweede punt gaat over Abellio, de Duitse tak van de NS. Die is verlieslijdend. Je zou kunnen zeggen: misschien kan de NS dat op een bepaalde manier afstoten, net zoals men dat in Groot-Brittannië heeft gedaan. Misschien is dat een optie waar je naar zou kunnen kijken. De vraag is dan wel: op het moment dat het verlieslijdend is, staan andere partijen dan zomaar vooraan om dat over te nemen? Wat houdt je daar dan aan over? Het is dus ook helemaal niet gezegd dat dat meteen geld oplevert. Daar heb ik dus ook nog vraagtekens bij. Ik hoorde de heer Koolmees daar ook een opening bieden, dus dat is volgens mij een gesprek dat de NS met de Staatssecretaris zal moeten hebben.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dit is toch wel de kern van de discussie. Ook ik vind dat de heer Koolmees te makkelijk naar de Kamer kijkt en toch meteen vraagt om die 120 miljoen. GroenLinks-Partij van de Arbeid gaat daar wat mij betreft te makkelijk in mee. Als je naar een simpel bedrijf kijkt, dan kun je naar de inkomstenkant kijken en dan zie je ticketprijzen. Dan zie je de mogelijkheid van extra bijdragen van het Rijk. Ik heb tijdens de hoorzitting gevraagd, en dat zal ik zo dadelijk ook richting de Staatssecretaris doen, om kritisch naar de uitgavenkant te kijken. We hadden het punt van Abellio gemaakt en dat wordt hier nu ook genoemd. Kijk naar de jaarcijfers. Dat is een voorbeeld van iets dat geld kost. Zo zijn er andere manieren om efficiënter te werken. Ik hoor de heer De Hoop zeggen dat als je geld vraagt van de NS, alles dan ten koste gaat van de reiziger, maar dat is niet het geval. Als je inderdaad afstand kan doen van zo'n verlieslatende deelneming, dan houdt je daadwerkelijk meer geld over dat je kan besteden aan je hoofdrailnet of in ieder geval aan je kerntaak. Zo zijn er ook andere manieren om efficiënter te werken. Er lopen programma's die voor een deel gehaald worden en voor een deel ook niet. Elke gezonde organisatie kijkt om de zoveel jaar naar efficiencywinsten. Mag ik de heer De Hoop zo begrijpen dat hij denkt dat daar überhaupt geen winst meer te halen is? Of ziet hij wel degelijk, net als Nieuw Sociaal Contract, mogelijkheden om aan die uitgavenkant ook winst te halen, zodat de prijzen van de treintickets niet verder omhoog hoeven?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik moet eerlijk zeggen dat ik op Abellio na verder niet iets gehoord heb waarvan ik dacht: daar is nog iets bij te winnen. Ik wil best nadenken over Abellio. Daar kan de NS misschien nog een terugtrekkende beweging maken. Je moet je ook afvragen: willen wij over een aantal jaar meer internationaal openbaar vervoer? Misschien hebben we er dan zo meteen wel spijt van dat we die terugtrekkende beweging uit Duitsland hebben gemaakt. Ik kan me dus best voorstellen dat het over een termijn weer eens winstgevend kan worden. Daar heb ik ook geen goed beeld bij, moet ik u eerlijk vertellen, meneer Olger van Dijk van de NS. NSC bedoel ik; ik zei «NS». Verder zie ik niet iets waarvan ik denk dat de reiziger er niet onder lijdt. Ik heb daar echt ernstige twijfels over.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag van de heer Olger van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Er wordt al gewerkt aan een programma van 2021, 2022 en 2023 om op te bouwen naar 90 miljoen op het hoofdkantoor. Dat zijn kantoorbanen. Dat zijn geen machinisten en conducteurs. Ik zou nog weleens willen horen, ook van de Staatssecretaris zo dadelijk, hoe dat loopt en of daar misschien meer te halen is. Dat stopte al in 2023; we zitten nu al in het jaar 2024. Het is heel normaal om naar je overhead te kijken. Dat zijn kosten die niet direct aan je kernproducten zijn te relateren. Dat lijkt mij een voorbeeld waar we zeker naar moeten kijken. Ik denk dat daar wel degelijk winsten zijn te halen. Zou de heer De Hoop bereid zijn langs die witteboordenkant te kijken of daar misschien winst te halen is, ook voor de jaren na 2023?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik noemde eerder natuurlijk ook al dat voorbeeld van de 90 miljoen bij kantoorbanen. Laten we niet doen alsof mensen die op kantoor werken daar uit hun neus zitten te peuteren. Die doen natuurlijk ook nuttig werk. Ik kan niet overzien wat voor slag er bij de NS nog op personeel te winnen is. Dat weet ik echt niet. Maar ik zou toch terughoudend willen zijn in het nog meer snijden in de operatie van NS, op welke manier dan ook. Daar sta ik voor, dus daar blijf ik ook bij.

De **voorzitter**:

Er is nog een interruptie van mevrouw Veltman, maar ik stel voor dat we heel even wachten tot de bel gestopt is.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het ging net even over internationale treinverbindingen. Allereerst werd er iets gezegd over Engeland. Het is niet zo dat het daar vanaf nu genationaliseerd is uit ellende, maar het is genationaliseerd om over te kunnen gaan op een concessiemodel. Dat zeg ik dus vooraf. Ik wil ook graag het volgende weten van de heer De Hoop. Hij zegt: nou, het is de vraag ... En natuurlijk, als bedrijfsonderdelen verlieslatend zijn en niet tot de kern behoren, zou je erover na kunnen denken om ... De heer Koolmees opende de deur daartoe. Het gaat ook over treinen die in Nederland worden aangeschaft en rijden en geschikt moeten worden gemaakt voor de Duitse markt. Mijn vraag aan de heer De Hoop is: waarom moet de NS dat doen?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Er zijn ook heel veel internationale vervoerders die op het Nederlandse spoor rijden. Mevrouw Veltman heeft het over de partijen die het van de NS over zouden moeten nemen. Ik noem bijvoorbeeld Arriva. Die vervoerder komt uit een ander land. Dus datgene wat u in Nederland wil, verwijt u nu de NS, namelijk het rijden op het spoor in een ander land. Om eerlijk te zijn vind ik dat op zichzelf al best opmerkelijk. Het tweede punt dat u noemde over Groot-Brittannië klopt volgens mij gewoon niet. Zij willen ook naar een nieuw Nederlands model waarbij je zelf inbesteedt, zoals wij dat met de NS doen. Daarbij komt er een monopolist op het spoor. Dat is volgens mij dus precies zoals wij dat hier doen. Zij maken de beweging naar ons toe, terwijl ze het daar, uit mijn hoofd, in 1994 volledig aan de markt hebben overgelaten. Zoals ik het zie, doet Groot-Brittannië het nu precies zoals wij het hebben gedaan, omdat ze de grillen van de markt op het openbaar vervoer ervaren hebben. Ik zou zeggen: spreek eens met de mensen daar. Ze hebben daar niet heel veel positieve ervaringen mee gehad.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

De heer De Hoop zegt dat het om een verwijt zou gaan dat andere lijnen ook bij ons mogen rijden. Dan zou de NS dus ook in het buitenland mogen rijden. Zo ving ik het op. Is dat nou een reden om het voor onze

reizigers niet beter te willen te doen, om niet betere presentaties te willen eisen op het net, om niet een betaalbaarder ov-systeem te hebben? Ik vraag het me echt af.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Als laatste reactie op dit deel: ik ben er nog niet direct van overtuigd dat het iets oplevert als NS uit Duitsland weggaat, maar ik ben bereid om daarnaar te kijken. Ik weet niet of het iets oplevert als je Abellio verkoopt. Het andere punt dat ik maakte, is dat wij willen dat het internationale openbaar vervoer op een gegeven moment beter wordt. Dat vind ik wel belangrijk. Dan kan het strategisch gezien, maar ook financieel gezien over een aantal jaar heel fijn zijn als de NS wel in Duitsland zit. Dus misschien gooien wij wel het kind met het badwater weg. Dat zou hartstikke zonde zijn.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik ben bijna vergeten waar ik überhaupt was. Ik constateerde volgens mij dat het gewoon niet goed gaat met het openbaar vervoer in Nederland. Als je terugkijkt, dan zie je dat het eigenlijk is begonnen in de coronacrisis. De NS heeft het toen ontzettend moeilijk gehad. Als ik daarnaar terugkijk, dan denk ik dat het goed is om een compliment te geven aan de mensen die op het spoor werken, die het land toen in beweging hebben gehouden in hartstikke moeilijke tijden. We hebben toen vanuit het Rijk verschillende steunpakketten gehad. De beschikbaarheidsvergoeding is toen nog doorgegaan in de TVOV, de transitievergoeding. Wat mijn fractie betreft had dat toen ook al een hoger bedrag mogen zijn. Daarna heeft de NS minder reizigers gehad. In 2019 waren het er uit mijn hoofd 1,3 miljoen per dag en nu zijn dat er ongeveer 1,1 miljoen. We zijn dus nog steeds niet op het punt waar we toen waren. De NS heeft het gewoon hartstikke moeilijk. Ik denk dat het ontzettend goed zou zijn als we meer zouden investeren in het openbaar vervoer om ervoor te zorgen dat het een basisvoorziening wordt. Er zijn zo veel mensen die gebruikmaken van het openbaar vervoer om naar hun werk, school of het ziekenhuis te gaan. Ik vind dat wij er als Kamer daarom de komende tijd voor moeten zorgen dat de NS overeind blijft. De 120 miljoen waar men nu om vraagt, is niet alleen belangrijk om daarvoor te zorgen, maar ook om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer betaalbaar blijft. Het openbaar vervoer in Nederland is een van de duurste van Europa. Mijn fractie heeft er twee jaar geleden ook al voor gepleit om in Nederland dat klimaatticket in te voeren. In Duitsland heeft men dat Deutschlandticket ingevoerd, waarbij je in de daluren voor € 49 per maand met het openbaar vervoer kan reizen. Dan kun je de reizigers ook beter spreiden. Je ziet nu dat het op dinsdag en donderdag in de spits ontzettend druk is. Zorg nou voor zo'n positieve prikkel. Ik zou het echt ontzettend goed vinden als dat wordt geregeld naast die 120 miljoen en ook echt wordt meegenomen in de nieuwe hoofdrailnetconcessie. Ik vraag aan de Staatssecretaris of zij bereid is om daarnaar te kijken.

Het derde punt is dat ik echt vind dat een nieuw kabinet structureel meer moet investeren in het openbaar vervoer. Ik vergelijk het nu met wat er naar andere vormen van infrastructuur gaat, maar kijk ook naar het nut van het ov. Dat is niet alleen dat mensen daarmee kunnen reizen. Het ov is ook een duurzaam alternatief waarmee we de files kunnen tegengaan. Die zijn een gigantisch probleem. Nog steeds komen er elk jaar meer files bij. We moeten er dus voor zorgen dat het openbaar vervoer echt een volwaardig alternatief wordt. Als we er nu niet voor kiezen om daarin blijvend te investeren, dan jagen we mensen nog meer de auto in. Dat zou heel onverstandig zijn.

Ik vind echt dat we moeten nagaan of we ervoor kunnen zorgen dat ook het internationale openbaar vervoer een sprong maakt. Ik vraag aan de Staatssecretaris hoe het bijvoorbeeld zit met het realiseren van het Europese ticketsysteem, zodat de Europese reiziger eenvoudig zijn reizen kan plannen en zijn tickets kan kopen. GroenLinks-Partij van de Arbeid pleit daar al heel lang voor.

Voorzitter. Ik heb nog twee laatste punten waar ik een vraag over zou willen stellen. Al enige tijd is duidelijk dat er al jarenlang te weinig budget is voor het onderhoud en het beheer van de infrastructuur. Aan de scheuren in de viaducten over de hsl en de verzakkingen van de spoorlijnen zien we dat er alleen maar grotere opgaven komen. Kan de Staatssecretaris garanderen dat werkzaamheden niet uitgesteld worden omdat er een tekort aan budget is?

Mijn laatste vraag, voorzitter. Door het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer zal onder andere op het traject Meteren-Boxtel het aantal goederentreinen flink toenemen. Kan de Staatssecretaris zeggen dat zij met de gemeente in gesprek gaat over het nemen van maatregelen om de overlast die daardoor ontstaat, zo veel mogelijk beperken?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Van een van de leden heb ik begrepen dat bij een stemming in de plenaire zaal de stemmen staken en dat er waarschijnlijk een hoofdelijke stemming komt. Ik schors deze vergadering dus heel even, zodat we in ieder geval kunnen nagaan of dat klopt. Ik hoor nu dat dinsdag hoofdelijk wordt gestemd. We kunnen dus allemaal weer lekker terug. Ook weer opgelost!

Wil de heer Bamenga nog een interruptie plegen? Ja. Oké. De heer Bamenga wil de heer De Hoop interromperen.

De heer Bamenga (D66):

Ik heb even gewacht tot het einde van het verhaal van de heer De Hoop. De vraag die ik wilde stellen, gaat over de 120 miljoen. Het bericht van de heer De Hoop dat GroenLinks-PvdA voor die 120 miljoen een initiatief wil nemen, heb ik natuurlijk gezien. Ik had eigenlijk verwacht iets te horen over dit initiatief van GroenLinks-PvdA, maar ik heb niets gehoord. Daarom vraag ik de heer De Hoop waar hij die 120 miljoen vandaan haalt.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Wij wilden dit eigenlijk op dezelfde manier doen als vorig jaar bij het regionaal vervoer. Toen hebben we de Staatssecretaris een opdracht gegeven voor de Voorjaarsnota. Ik denk er dan ook aan om de Staatssecretaris die opdracht opnieuw te geven en haar te vragen na te gaan of in de Voorjaarsnota geld kan worden gevonden, in kaart te brengen hoe de prijsstijging van treinkaartjes bij de NS in 2025 kan worden voorkomen, opties voor dekking te zoeken voor plannen met een financieel beslag en dat aan de Kamer voor te leggen. Wij kunnen daar dan een keuze in maken. Zo is dat proces vorig jaar ook gegaan met het regionaal vervoer.

De heer Bamenga (D66):

Ik was er vorig jaar uiteraard niet bij, maar het gevoel dat mij hierbij heel erg bekruipt, is dat dit over de schutting van de Staatssecretaris wordt gegooid. Zij moet het dan oplossen, terwijl er – zo heb ik het begrepen – een initiatief zou komen van GroenLinks-PvdA. Ik wil ervoor waken dat wij, omdat we daar met z'n allen niet aan kunnen voldoen, de reizigers een worst voorhouden en gaan meewerken aan een soort gratisbierpolitiek. Ik wil eigenlijk weten hoe de heer De Hoop daar zelf tegen aankijkt. Ik ben niet van hem gewend dat hij dat op deze manier doet.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Laat ik het volgende zeggen. Vorig jaar – ik weet niet of de heer Bamenga dat weet – is het gedekt vanuit de onderuitputting. Dus dat is gewoon geld dat is blijven liggen op de lenW-begroting. Die 120 miljoen is echt een relatief klein bedrag. Ik zou heel graag willen kijken op welke manier we dat goed kunnen dekken in de Voorjaarsnota. Ik vind het lastig om dat nu goed te overzien. Volgens mij is dit dus een constructieve manier om als Kamer een opdracht te geven aan de Staatssecretaris om uit te zoeken op welke manier we dat goed met elkaar kunnen doen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik ben het helemaal eens met collega De Hoop dat we moeten voorkomen dat volgend jaar alsnog een inhaalslag plaatsvindt waardoor de prijzen met 8,5% extra stijgen en die 120 miljoen linksom of rechtsom daarvoor op tafel moet komen. Alleen, ik vind dit wel een beetje makkelijk. We hebben vorig jaar, om die incidentele dekking te vinden, de begroting uitgewrongen. We weten dat onderuitputting bij lenW eigenlijk nooit geld is dat over is, maar geld dat doorschuift vanwege vertragingen op aanleg- en onderhoudsprojecten. Dus onderuitputting is niet zomaar geld dat je alsnog kunt gebruiken. Is het niet gewoon verstandiger om dit zelf ter hand te nemen in het najaar, als wij de Belastingplanbehandeling hebben? Dan werpt een andere partij vast wel weer eens een balletje op om de accijnzen voor automobilisten niet zo hard te laten stijgen. Reken maar dat deze discussie terugkomt. Op dat gebied speelt namelijk exact hetzelfde: er moet 9,9% worden ingehaald, tenzij het Groeifonds of een andere bron wordt geplunderd. En reken maar dat deze discussies in samenhang met elkaar worden gevoerd. Want het kan toch niet zo zijn – dat geldt, denk ik, straks voor een brede meerderheid – dat als aan de ene kant een reiziger in een auto wordt tegemoetgekomen, aan de andere kant een reiziger in de trein wordt uitgeknepen? Is het dan niet beter om het in dat kader op te lossen dan nu, erop vooruitlopend, onmogelijke opdrachten over de schutting te kieperen richting de Voorjaarsnota?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik voorzie dat wij bij het MIRT-traject volgend jaar weer in dezelfde situatie terechtkomen. Ik voorzie dat heel veel plannen die er zijn, niet uitgevoerd kunnen worden en dat er bij de begroting forse bedragen blijven liggen. De route die de heer Grinwis schetst, zou je langs kunnen gaan. Mijn idee was het volgende. Als er iemand geschrokken is van die prijsstijgingen is het de reiziger wel. Laten we als Kamer nou het signaal geven dat wij willen dat die prijsstijging niet doorgaat. Laten wij de Staatssecretaris richting de Voorjaarsnota de opdracht geven om ervoor te zorgen dat dit dan ook niet gebeurt. Ik heb het op deze manier voor mij gezien, om andere partijen die nu aan de onderhandelingstafel zitten een beetje comfort te bieden. Ik heb het gevoel dat als je hier een specifieke dekking voor zoekt, het best lastig is om daar op die manier een meerderheid voor te krijgen. Ik heb het dus zo bedacht om op een constructieve manier de reiziger zekerheid te bieden. Ik ben bereid om het voorstel anders te doen en ervoor te zorgen dat we dit in het najaar regelen, maar ik wil wel dat voor de reiziger duidelijk is dat de Kamer dit gewoon gaat regelen. Dat is de reden waarom ik voor die route heb gekozen. Mocht er draagvlak voor zijn om dit in het najaar te regelen en kunnen wij dit als Kamercommissie met elkaar gewoon afspreken, dan ben ik daar van harte toe bereid.

De **voorzitter**:

Goed. Er zijn geen andere vragen. Dan geef ik de heer Bamenga het woord.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb het al eerder gezegd: ik wil hier in de Kamer knokken voor het recht op een goede verbinding, maar dat recht staat onder druk. Het kost een gezin € 53 per persoon om naar het strand te gaan, € 56 per persoon om te genieten van een dagje Maastricht en € 65 per persoon om oma te bezoeken in Groningen, om nog maar te zwijgen over de prijzen voor mensen die dagelijks de trein nodig hebben om op tijd te kunnen zijn voor hun werk of studie. Deze prijzen worden wat de NS betreft volgend jaar de nieuwe realiteit. Tickets zouden wel 10% duurder worden. De NS kijkt daarmee direct naar de reiziger. Graag hoor ik een reflectie van de Staatssecretaris hierop.

Ondertussen vraagt de reiziger zich af: is de trein er nog wel voor mij? Ja, voorzitter, iedereen heeft recht op betaalbaar reizen met de trein. Voor een grote groep mensen is de trein ook nu al niet betaalbaar. In plaats van dweilen met de kraan open moet er een blijvende oplossing komen voor het veel te dure ov. D66 pleit daarom opnieuw voor een échte oplossing: de Nederlandpas. Met deze pas kan iedereen voor een vast en laag maandelijks bedrag in de daluren gebruikmaken van zowel de trein als de bus. Iemand die in Amsterdam woont en in Rotterdam werkt, is met een Nederlandpas geen € 40 per dag kwijt maar in plaats daarvan € 49 per maand. Daarmee schuiven we het probleem van de ticketprijzen niet wederom een jaar en nog een jaar en nog een jaar op, maar bieden we een echte oplossing voor al die mensen die straks nog meer zouden moeten betalen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit is natuurlijk een heel sympathiek idee. In Duitsland zie je ook weleens van dit soort zaken naar voren komen. Op zich zou dat heel goed zijn. Ik ben wel erg benieuwd waar de heer Bamenga de dekking vandaan haalt. Dit is natuurlijk een voorstel dat wellicht dadelijk ergens in een motie terechtkomt. Dat is nog vrij makkelijk. Volgens mij had iemand het hier net over gratis bier en zo, maar u heeft er vast over nagedacht wie dat gaat betalen.

De heer **Bamenga** (D66):

Tijdens de begrotingsbehandeling hebben we het al gehad over het idee van een Nederlandpas of klimaatticket. Toen hebben wij de Staatssecretaris verzocht om in kaart te brengen wat de kosten daarvan zouden zijn voor het gehele ov, dus niet alleen voor het reizen met de trein, maar ook voor het reizen met de bus en met de tram. Als het goed is, is de Staatssecretaris daarmee bezig. Wij zijn juist benieuwd naar de uitkomsten daarvan, zodat wij in ieder geval voor onszelf kunnen bepalen op welke manier wij dit gaan vergoeden.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Het is natuurlijk altijd goed om vragen te stellen aan een kabinet. D66 is daar op dit moment ook zelf nog een onderdeel van. Ik hoop toch wel dat u hierover ook zelf heeft nagedacht, zodat u enige indicatie heeft van de kosten en waar het vandaan moet komen. Ik kan me niet voorstellen dat D66 met proefballonnetjes komt. Zo ken ik die partij niet. Zou u daar iets meer over kunnen zeggen? Aan welke richting denkt u? Welke omvang zou het ongeveer hebben? Hebben we het over een miljoen, een miljard, 10 miljard? Ik heb eigenlijk geen idee. Ik zou daar graag iets meer over willen weten, want het oorspronkelijke idee is wel heel interessant. Dat wil ik er wel bij zeggen.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik ben blij dat het idee in goede aarde valt bij de SGP. Ik hoop natuurlijk ook op steun als het idee er daadwerkelijk komt en uitgevoerd kan worden. We hebben daar voor ons verkiezingsprogramma uiteraard naar gekeken. We hebben ook een doorrekening gemaakt. In onze eigen plannen zijn we erachter gekomen dat het ongeveer 600 miljoen zal kosten. Als u precies wilt zien hoe die doorrekening is gegaan, dan verwijst ik u natuurlijk graag naar het samenhangende verhaal in ons verkiezingsprogramma. Maar dat hebben we zeker al gedaan. Daarom stellen we ook de vraag, eigenlijk een soort dubbelcheck, aan de Staatssecretaris of dat inderdaad hetgeen is wat we kunnen verwachten.

De **voorzitter**:

Tot slot de laatste interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik begrijp dus goed dat we hier vandaag een discussie voeren over een structureel tekort van 120 miljoen euro en dat de blijvende oplossing van D66 is om dat tekort dan maar even nog iets groter te maken met 600 miljoen euro. De vraag ik die heb, is wat de reiziger daar eigenlijk aan heeft. Want dan is nog steeds het kaartje wel betaalbaar, maar dan koop je een kaartje voor een trein die misschien niet komt, of voor een trein die overvol zit, of voor een vieze trein, of voor een trein die onderweg kapot raakt zodat je ergens op een station gestrand raakt. Daar zit je dan met je € 49 in de maand, maar dan kom je nog nergens. Wat heeft de reiziger daar dan concreet aan als het gaat om punctualiteit en de wijze waarop NS georganiseerd is?

De heer **Bamenga** (D66):

Wij staan voor blijvende oplossingen. Uiteraard staan wij voor blijvende oplossingen als het gaat om de betaalbaarheid, maar ook als het gaat om de vraagstukken die de heer Heutink noemt: punctualiteit en ook bereikbaarheid. Juist voor die blijvende oplossingen vinden wij het belangrijk dat je inderdaad extra investeert, zodat je het betaalbaar maakt voor alle reizigers in Nederland die de trein willen nemen, wat wat ons betreft echt wel een duurzamere oplossing is.

De **voorzitter**:

U kunt uw betoog vervolgen.

De heer **Bamenga** (D66):

Meerdere malen heb ik de Staatssecretaris gevraagd vaart te maken met het onderzoek naar en het invoeren van zo'n Nederlandpas. Andere landen, zoals Duitsland en Oostenrijk, zijn ons al voorgegaan. In Duitsland maakten al meer dan 20 miljoen mensen gebruik van de Duitslandpas. Ondanks dat de trein in Nederland onbetaalbaar dreigt te worden, zie ik bij de Staatssecretaris nog steeds geen haast. Wanneer gaat de Staatssecretaris nu eindelijk stappen zetten richting een Nederlandpas? Wanneer hoort de Kamer hier meer over? En worden alle andere ov-bedrijven hier ook in meegenomen?

Naast voor goedkopere tickets in de daluren pleit reizigersorganisatie Rover ook voor het aanpassen van de thuiswerkvergoeding. Zo ontstaat een betere spreiding van treinreizigers over de week, met als gevolg een minder volle spits op de drukste dagen en minder vaak staan voor de reiziger. Is de Staatssecretaris bereid deze en andere mogelijkheden in kaart te brengen die het voor meer mensen makkelijker en aantrekkelijker maken om buiten de spits te reizen?

Voorzitter. Zoals ik al zei, kijken we wat D66 betreft voor de Nederlandpas niet alleen naar Nederland, maar ook naar onze burens. Er is nog een heel continent te winnen om het voor mensen makkelijker te maken om per

trein over grenzen heen te reizen. Eerder heeft de Staatssecretaris toegezegd te kijken naar de mogelijkheden om de IC naar Frankfurt door te trekken naar München. Ook zou ze kijken naar de mogelijkheid om de Eurostar naar Disneyland door te trekken naar Bordeaux. Graag hoor ik van de Staatssecretaris hoe het staat met deze toezeggingen. Nieuwe internationale verbindingen opzetten vraagt om actieve inzet van alle betrokken partijen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat ze alle mogelijkheden zal aangrijpen voor nieuwe internationale treinverbindingen en om een nieuwe speler op dat gebied te ondersteunen? Hoe gaat zij dat concreet vormgeven?

Voorzitter. Dan Eindhoven. Met een directe verbinding tussen Eindhoven en Aken verbinden we Eindhoven als het technische hart van ons land met de technische universiteit in Aken, die net zo veel studenten heeft als de TU's in Delft, Eindhoven en Twente bij elkaar. Kan de Staatssecretaris al toezeggen dat deze verbinding er vanaf 2025 komt? Met de nieuwe dienstregeling van de NS is er ook een mogelijkheid ontstaan om in de weekenden één keer per twee uur een directe trein van Eindhoven naar Aken te laten rijden. Is de Staatssecretaris bereid om ook deze optie te onderzoeken en de Kamer hierover te informeren?

Voorzitter, tot slot. De verbouwing van Amsterdam-Zuid dreigt opnieuw vertraging op te lopen als gevolg van het uitblijven van Europese subsidie. Wat betekent dit voor de reiziger? Kan de Staatssecretaris toezeggen er alles aan te doen om vertraging te voorkomen, en de Kamer hierover te informeren?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Waar zouden we zijn zonder de trein? Grote groepen Nederlanders zijn aangewezen op de trein. Betaalbare mobiliteit is een cruciaal aspect van bestaanszekerheid. Het is al veel besproken: de prijzen van de treintickets dreigen de komende jaren de pan uit te rijden. De heer Koolmees kwam hier afgelopen dinsdag ook vragen om 120 miljoen euro van het Rijk. Dat vinden we bij Nieuw Sociaal Contract toch iets te gemakkelijk, want hoe zit het met de uitgaven van de Nederlandse Spoorwegen? Als ik naar de jaarcijfers kijk, dan lijkt mij dat er nog wel wat efficiencywinst is te halen. Uit een internationale benchmark volgt dat de NS relatief efficiënt presteert. Kan de Staatssecretaris dit nader duiden? Wat is de overhead van de Nederlandse Spoorwegen? Welke mogelijkheden ziet zij voor efficiënter werken?

Dan is er de buitenlandse deelneming die al werd genoemd, Abellio in Duitsland, die opnieuw verlieslatend is. Welke meerwaarde ziet de Staatssecretaris in deze verlieslatende deelneming? En zo niet, is zij bereid om met de collega van Financiën het gesprek met de NS aan te gaan over het afstoten van dit onderdeel?

Voorzitter. Terug naar de betaalbare treinkaartjes.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Is dit niet iets te makkelijk van de heer Van Dijk? Laat ik eerst zeggen waar ik het mee eens ben. Waar het gaat om het terugtrekken uit Duitsland, denk ik dat als je diep in het hart van elke NS'er kijkt, ze dat het liefst zo snel mogelijk zouden doen. Maar er zijn natuurlijk allemaal contractuele verplichtingen, boetebedingen en weet ik wat. Die zul je dus eerst netjes moeten uitdienen en dan kun je wegwezen van die Duitse markt. Dus ik ondersteun die vraag. Maar als je vervolgens kijkt naar wat er gepresen-

teerd is door de NS zelf maar ook naar wat we weten uit alle uitgebreide debatten over de nieuwe concessie, namelijk hoe ongelofelijk de opgave is, dat er extra besparingsafspraken zijn gemaakt en extra taakstellingen zijn afgesproken, dat het dividend enorm keldert – en dat is niet van weelde – dan weet je toch dat het uiteindelijk uit de lengte of breedte moet komen? Als je de dienstverlening op peil wil houden en de NS de komende jaren de kans wil geven om te herstellen, zal je toch linksom of rechtsom, ofwel via een rechtstreekse bijdrage van 100 of 120 miljoen ofwel via nog verder interen op je dividend, over de brug moeten komen?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank voor de vraag. Wij willen het omdraaien in die zin: kijk nou eerst naar je organisatie. Elke organisatie kan ook in de loop van de jaren weer winst behalen. Daar moet je het verhaal beginnen. Ik kom zo op het punt van hoe je dan omgaat met die treintickets. Misschien is het wel een verantwoordelijkheid die je moet verdelen en die je niet alleen bij de NS moet neerleggen. Maar mijn eerste vraag richting de Staatssecretaris, ook vanuit de internationale benchmark, is deze. Er lijkt toch nog wat ruimte te zitten. Graag een reactie op waar die zou kunnen zitten. Ik constateer dat een van die besparingsprogramma's vorig jaar al is afgelopen. Dat is het «witteboordenprogramma», zoals ik het maar even noem. Het lijkt mij toch dat je wel degelijk ook daarmee verder zou kunnen gaan. Daar hoor ik graag een reactie over.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog. De heer Grinwis is door zijn interrupties heen, dus de heer Olger van Dijk vervolgt zijn betoog.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Laat ik hier wel de uitspraak doen, ook namens mijn partij Nieuw Sociaal Contract, dat wij een verhoging van meer dan 10% volgend jaar ook te vinden gaan. Dan is wel de vraag hoe je daarmee omgaat. Mijn vraag is of de Staatssecretaris bereid zou zijn om nu verschillende scenario's met de Nederlandse Spoorwegen uit te werken voor een structurele – dus niet incidenteel, maar structureel, 2025 en verder – gematigde prijsontwikkeling van de kaartjes vanaf 2025 en andere jaren, maar daarbij wel verschillende dekkingsmogelijkheden te betrekken zoals die extra efficiencywinst, ook een bijdrage van de mensen die de treinkaartjes kopen en eventueel een rijksbijdrage. Ik benadruk «eventueel», omdat ik vind dat het aan een nieuw kabinet is en wij als Kamer daar ook weer bij de begroting over kunnen spreken.

Voorzitter. Dan kom ik bij de kwaliteit, want dat is denk ik ook een doorn in het oog van veel mensen. De laatste maanden is die namelijk bar en boos. De jaarcijfers laten ook een neerwaartse spiraal zien. De bodemwaarden voor de punctualiteit en de zitplaatsgarantie zijn feitelijk al overschreden als je naar de laatste maanden kijkt. Wat gaat de Staatssecretaris nou doen om te zorgen dat die bodemwaarden wel gehaald worden in 2024? Is zij bereid de suggestie van Rover over te nemen – die werd al even genoemd – over verscherpt toezicht via het per direct opstellen van een programma onder de concessie, gericht op het zoeken naar de oorzaken van de problemen, en een verbeterprogramma? Vervolgens verwacht ik van de Staatssecretaris dat zij de vinger aan de pols houdt en de frequentie van overleg met de NS opvoert. Graag een toezegging van de Staatssecretaris dat zij bereid is een dergelijk programma op korte termijn op te zetten en de Kamer daar in mei over te rapporteren.

Voorzitter. Zoals bekend is het in de dinsdag- en donderdagochtendspits enorm druk. In de nieuwe concessieafspraken is te lezen dat als er geen spitsheffing komt, NS het gesprek mag aangaan over de prestatie-indicatoren. Dat lijkt mijn fractie toch een slecht idee. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat de bodemwaarden niet omlaag worden bijgesteld, en

dat juist niet op een spitsheffing maar op het spreiden van verkeer over de dag en de week wordt ingezet, conform de aangenomen motie-Van Dijk? Voorzitter. De hsl is een tragisch verhaal. De bodemwaarde wordt bij lange na niet gehaald. Er is sprake van een snelheidsbeperking tot einde 2025. Kan de Staatssecretaris aangeven waarom dit zo lang moet duren? Welke scenario's van herstel van de scheuren op zes plaatsen zijn hier afgewogen? Ik vraag dit ook gezien de grote netwerkeffecten.

Voorzitter. Dat brengt me op de nieuwe dienstregeling voor 2025. 1.600 extra treinen is mooi; laten we dat hier ook benoemen. Maar er is ook zuur vanwege de hsl-ellende. Zo komt de rechtstreekse verbinding tussen het oosten, Enschede, en Schiphol tijdelijk te vervallen. In antwoord op vragen van collega Grinwis is al aangegeven dat dit onder andere te maken heeft met die snelheidsbeperkingen op de hsl. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dat ze nog één keer alle creatieve opties nagaat – denk bijvoorbeeld aan het toch laten aftakken van de IC Berlijn van Amsterdam naar Schiphol – en als dat echt niet mogelijk is, toezegt de tijdelijke uitval van de rechtstreekse verbinding Enschede-Schiphol te beperken tot maximaal einde 2025, als de hsl-problematiek als het goed is in ieder geval is opgelost.

Voorzitter. De bereikbaarheid van landsdelen is voor NSC van groot belang. Dat geldt ook voor het noorden. Nu er met steun van NSC 40 miljoen is gereserveerd voor de aanpak van de flessenhals Meppel, is er geen argument meer om pas bij de midterm review van de nieuwe concessie naar de derde en vierde intercity naar Groningen te kijken. Dit moet eerder. Graag een toezegging van de Minister op dit punt. Voorzitter, tot slot. De beheer- en onderhoudsopgave van ProRail is stevig. We hoorden eerder deze week dat de overlast ook buiten vakanties en overdag gaat toenemen. Het werk stapelt zich op en er is weinig personeel. Veel technisch personeel verlaat ProRail voor andere werkgevers. Wat wordt door ProRail ondernomen om deze mensen vast te houden? Is het werken buiten de reguliere tijden voldoende aantrekkelijk? Zijn er misschien afspraken te maken over de inzet van personeel met andere publieke netwerkbedrijven in bijvoorbeeld de energiesector? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties, dus dan geef ik graag het woord aan de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. We hoorden het zojuist natuurlijk ook van de collega's: lang niet alles gaat goed op en onder het spoor. Afgesproken prestaties worden niet gehaald, terwijl tarieven dreigen te exploderen. Ik begrijp die kostenstijgingen, personeelstekorten en de achterblijvende reizigerskilometers, maar we moeten wel constateren dat dat niet helpt om de mensen de trein in te krijgen. De NS vraagt om verlenging van de rijksbijdrage. Ook dat snap ik, maar tegelijkertijd mis ik perspectief en grip. Wat zijn de onderliggende knelpunten en hoe worden die opgepakt, is mijn eerste vraag. Wat vindt de Staatssecretaris van een programma om meer perspectief en ook meer grip op de zaak te krijgen? Arriva heeft aangegeven voor de NS verlieslatende lijnen over te willen nemen in Noord-Nederland. Ik heb de indruk dat de Staatssecretaris dat nog voor zich uit schuift. Mijn vraag is: vanwaar die aarzelingen? Hoe meer stations, hoe meer mensen in de trein. Regio's willen de schouders zetten onder stations bij onder meer Gouda-Zuidplas op de lijn Gouda-Rotterdam, bij Staphorst en ook bij Barneveld en Stroe op de lijn Amersfoort-Apeldoorn. Er liggen ook een aantal aangenomen moties. Mijn vraag is: wat is de voortgang en hoe gaat de Staatssecretaris hierop doorpakken?

Er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor het combineren van licht goederenvervoer en personenvervoer. De potentie is aangetoond. De onderzoekers adviseren een proefproject en een programmatische aanpak, maar de Staatssecretaris wil dit aan de markt overlaten. Ik roep haar op om wat meer proactief te zijn in dezen, want wat zou het een mooie win-win zijn als treinen in de daluren niet alleen personen, maar ook pakketjes meenemen.

Onderzoek van ProRail in onder meer Noordoost-Nederland laat zien dat de bodem onder veel baanvakken minder aankan dan gedacht was. Er wordt in geïnvesteerd, maar dat zou ruimschoots onvoldoende zijn. Wat gaat dit betekenen qua instandhoudings- en investeringsopgave en ook voor wat betreft de dienstregeling? Hoe gaat de Staatssecretaris de Kamer hierin meenemen?

Er is ook veel discussie over infraprojecten. Ze staan onder financiële en procedurele hoogspanning. Ik noem bijvoorbeeld het budgetgat voor de Lelylaan. Ik hoor in dit kader graag waar de toegezegde herijking van de MIRT-spelregels blijft.

Conducteurs moeten veilig hun werk kunnen doen. Ze verdienen respect en al helemaal geen scheldwoorden, laat staan klappen. Hier moet hard tegen opgetreden worden. Mijn vraag is: wanneer komt de toegezegde toegang tot het rijbewijsregister voor identiteitscontroles? Wanneer krijgen ov-boa's de bevoegdheid om agressievelingen in de handboeien te slaan totdat de politie arriveert?

Voorzitter. Sinds 7 oktober staat de veiligheid van Joden in Nederland onder verhoogde druk, zo ook op stations. Vorige week was ik zelf getuige van een sit-in op station Utrecht, waarbij openlijk antisemitische leuzen en intifadaoproepen gescandeerd werden. De SGP vindt het onnavolgbaar dat dit wekelijks terugkeert op onze stations. Reizigers voelen zich hierdoor onveilig. Handhaving van het huisreglement staat hierbij onder grote druk. Maar blijkbaar fungeert die wel als het gaat om christelijke jongeren die folders uitdelen. Dit is echt de omgekeerde wereld. Ik vraag of de Staatssecretaris bereid is om met de Ministers van JenV en Binnenlandse Zaken tot landelijk beleid te komen, zodat hier eenduidig en adequaat op gehandhaafd kan worden. NS en ProRail – dat zeg ik er nadrukkelijk bij – roepen hier ook toe op. Die willen dit ook.

De voorzitter:

Ik zie dat dit een vraag oproept van de heer El Abassi.

De heer El Abassi (DENK):

Ik ben er klaar mee dat de heer Stoffer mensen die protesteren voor de rechten van Palestijnen, iedere keer wegzet als antisemitisch. Ik zou de heer Stoffer het volgende willen vragen. Hij roept namelijk dat er leuzen worden geroepen. Kan de heer Stoffer een leus noemen waarvan gezegd kan worden: hierbij is er sprake van antisemitisme?

De heer Stoffer (SGP):

Nou, die leuzen ga ik niet herhalen, maar misschien kan de heer El Abassi zelf eens gaan kijken op stations als er een sit-in is. Dan hoort hij meer dan genoeg, denk ik. Laat ik daar het volgende bij zeggen. Als je wil protesteren, dan is daar ruimte genoeg voor. Dat kan op het Malieveld, of op andere plaatsen in de gemeente, waar dat kan. Maar het kan niet op stations, en niet hier in de Tweede Kamer.

De heer El Abassi (DENK):

Ik heb nog geen leus gehoord. Er is wel een leus waarover de Kamer een oordeel heeft, maar waar de rechter anders over denkt. Doelt de heer Stoffer op die leus?

De heer **Stoffer** (SGP):

Nogmaals, ik zou zeggen: ga zelf eens luisteren bij die bijeenkomsten. Maar ik hoop dat er nooit meer een komt. Maar ga zelf eens luisteren, want dan merkt u meer dan genoeg. Stel dat u Joods zou zijn. Dan zou u zich zwaar geïntimideerd voelen. Het is ook op een plek neergezet waar het niet mag en niet moet.

De **voorzitter**:

Dat is uw laatste interruptie, meneer El Abassi.

De heer **El Abassi** (DENK):

Die ga ik toch wel gebruiken. Ik ben weleens aanwezig geweest bij die sit-ins. Ik heb inderdaad meegekeken en meegeluisterd. Ik vraag me af of de heer Stoffer dat ook weleens heeft gedaan. Maar ik heb ook demonstraties van Pegida gezien. Daarbij gaat het over koranverbrandingen en verbrandingen van andere heilige boeken. Daarbij worden moslims beledigd. Daarover hebben wij ook een motie ingediend. Daar heeft de heer Stoffer gewoon tegen gestemd. Ik vraag me af of de heer Stoffer die dubbele maat ook ziet.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit zijn twee totaal verschillende zaken. Ik heb het hier over sit-ins en demonstraties op plaatsen waar die niet horen. Daar gaat mijn vraag over. Laat ik over het tweede heel helder zijn. Boeken verbranden moet wat mij betreft nooit gebeuren. Maar die motie was volgens mij wat meer ingeklemd in een juridisch kader. Dan kom je weer bij andere vraagstukken terecht. Laat ik heel helder zijn: ik vind niet dat je welk boek dan ook moet verbranden, of dat nou de bijbel, de koran of de Donald Duck is. Dat is gewoon nooit goed. Maar die motie beduidde iets heel anders. Maar demonstraties op plekken waar het gewoon kan en mag, zijn prima, bijvoorbeeld op het Malieveld of op andere plekken waarvan de gemeente zegt dat het daar kan, maar doe het niet op stations. Dat is mijn punt. Ik noem er ook gelijk maar bij wat deze week gebeurde: doe het niet hier in de Tweede Kamer.

De **voorzitter**:

De heer Stoffer vervolgt zijn betoog.

De heer **Stoffer** (SGP):

De veiligheidsregio's en omwonenden maken zich steeds meer zorgen over het toenemende vervoer van gevaarlijke stoffen door woongebieden. Risicoplafonds worden structureel overschreden. Ik denk dan aan Wierden en aan andere plaatsen tussen Deventer en Hengelo, met huizen dicht langs het spoor. Volgens mij woont mijn buurvrouw daar overigens ook vlakbij, maar dit terzijde. Er is behoefte aan meer nationale regie en aan een robuust basisnet. Regio's hebben immers te maken met woningbouwopgaven langs het spoor. Mijn vraag is: hoe gaat de Staatssecretaris hierop doorpakken?

Ook trilling en geluidshinder gaan omwonenden niet in de koude kleren zitten. Er zijn nu veel cijfers over trillinghinder. Maar hoe moeten wij, en omwonenden, die waarderen? Is de Beleidsregel trillinghinder spoor voldoende? De SGP is benieuwd wat de stand van zaken is met betrekking tot de bronaanpak spoortrillingen. Er is onderzoek gedaan naar innovaties. Er zijn ook praktijkproeven gedaan. Maar wat wordt er gedaan met de uitkomsten? De Staatssecretaris heeft eerder het volgende aangegeven. Als de proeven succesvol en kostenefficiënt blijken te zijn, dan wil zij deze toepassen. Kan de aanpak van locaties met de meeste trillinghinder meegenomen worden in het Meerjarenprogramma Geluidsanering?

Voorzitter. Tot slot. Met het tracébesluit voor Meteren-Boxtel komt er een nieuwe spoorboog en een verveelvoudiging van langsdenderende goederentreinen. Dat betekent fors meer geluidsoverlast in Boxtel en rond oude spoorbruggen over Maas en Waal. Die geluidsoverlast doet zich deels in de nachtelijke uren voor. Dan komt het extra hard aan. De wettelijke geluidsproductieplafonds kijken alleen naar de geluidsproductie per etmaal, waardoor de herrie in de nacht weggemiddeld wordt. Er liggen tegelijkertijd ook woningbouwopgaven in het gebied. Zou het niet wijs zijn om, in overleg met de regio, aan de voorkant meer te doen om die geluidshinder in te perken? Daar wordt nu namelijk nauwelijks geld voor uitgetrokken.

Voorzitter. Dat was mijn bijdrage. Mijn tijd is ook op, volgens mij. Dank u wel.

De voorzitter:

Zeer zeker. Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel, voorzitter.

Voorzitter, burgers van Nederland en speciaal ook de mensen op het spoor; dat zijn er nogal wat. Dat bedoel ik dan in figuurlijke zin. Althans, dat mag ik zo aannemen. In de Mobiliteitsvisie 2050 lezen we: bereikbaarheid en mobiliteit zijn cruciaal voor burgers en bedrijfsleven, om mee te doen aan de maatschappij en voor het verdienvermogen van Nederland. Nu we een debat voeren over het spoor, is het goed om te beseffen waar het echt over gaat: de mogelijkheid om mee te doen aan de maatschappij. Maar mensen in een rolstoel kunnen regelmatig niet meedoen met de maatschappij, omdat ze niet eens op het perron kunnen komen, simpelweg omdat de lift het niet doet. Dat gebeurt niet af en toe, maar regelmatig. Het duurt weken, of zelfs maanden, voordat de lift gerepareerd is. Het station in Maarssen was overigens vijf maanden ontoegankelijk. Die lift is ook belangrijk voor mensen die slecht ter been zijn, of voor mensen met een kinderwagen. Welke acties worden er nu concreet ondernomen om ervoor te zorgen dat treinen en perrons goed toegankelijk zijn voor deze mensen? In het verlengde daarvan vraag ik het volgende. Er is afgesproken dat mensen die stranden, met vervangend vervoer naar hun eindbestemming worden gebracht. Maar gebeurt dit ook als iemand niet verder kan door een kapotte lift?

Voorzitter. We weten het allemaal: er zijn veel vertragingen en uitvallende treinen. Als men wat verder weg woont van de stad, dan mag men überhaupt blij zijn dat er bereikbaarheid per trein is geregeld. Daarnaast zijn de treinen vaak erg druk en vies, ondanks de geweldige inzet van het treinpersoneel. De NS en ProRail wijzen naar het personeelstekort en naar een tekort aan materieel. In verband met het personeelstekort wordt er minder vaak en met kortere treinen gereden. Dan ontstaat er een neerwaartse spiraal: minder personeel, minder treinen, kortere treinen en uiteindelijk minder reizigers. Het leidt ook tot irritaties en agressie bij reizigers, waardoor het werk voor treinpersoneel niet alleen minder aantrekkelijk wordt, maar zelfs beangstigend. Dit leidt misschien wel tot een nog groter tekort aan personeel. De NS en verschillende vakbonden hebben al meerdere malen alarm geslagen vanwege de toegenomen agressie. In 2023 waren er maar liefst 4.500 meldingen van agressie. Het personeel en de reizigers moeten veilig zijn in en rond de trein. De NS wil graag ruimere mogelijkheden voor boa's, en toegang tot systemen om identiteit te kunnen controleren. Hoe staat de Staatssecretaris hiertegenover?

Voorzitter. Ik heb ook nog een vraag over het station Nijmegen. Klopt het dat er geen medewerkers veiligheid en service aanwezig zijn? En als dat zo is, dan vraag ik me af: het kan toch niet zo zijn dat zo'n belangrijk

station, dat een knooppunt is van oost- en west- en noord- en zuidverbindingen, geen medewerkers veiligheid en service heeft? Als dat zo is, waarom is dat zo?

Dan even over het basisnet. Kan de Staatssecretaris schetsen wat de tijdlijn is om te komen tot een robuust basisnet? Want dat is me niet helemaal duidelijk. Het traject loopt inmiddels al een aantal jaren. Aangezien het hier gaat om het vervoer van gevaarlijke stoffen, lijkt enige spoed mij op z'n plaats.

Voorzitter. Collega's hebben het ook al genoemd: het tracé Meteren-Boxtel. Ik sluit mij bij die vragen aan. Ik wil de Staatssecretaris graag verzoeken om meer inspanning te plegen om overlast tegen te gaan vanwege het geluid en de trillingen.

Ten slotte nog aandacht voor de financiën. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer kende een tekort van ruim 400 miljoen euro in 2022. In 2023 kende de NS een verlies van 191 miljoen. Dit baart iedereen zorgen, ook mij. De NS wil dit gaan compenseren met een verhoging van de prijs van de kaartjes met 10%. Het aantal passagiers is echter nog steeds niet op het niveau van voor corona en de NS was in 2023 ook nog eens 3,6 miljoen kwijt aan de compensatie voor vertragingen.

Voorzitter, tot slot. Ik ben bang dat wij mensen nog meer de trein uit gaan jagen door de prijzen zo te verhogen, terwijl het juist ook voor de inkomsten van groot belang is om mensen in de trein te krijgen. Het terugbrengen van vertragingen voorkomt bovendien dat er veel geld naar compensatie moet. Is het niet verstandig om te onderzoeken wat de gevolgen gaan zijn van de voorgenomen prijsverhoging? Wat gaat de NS zelf doen, vraag ik ook aan de Staatssecretaris.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Dan geef ik graag het woord aan de heer Heutink voor zijn bijdrage.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Allereerst willen we starten met de absurde tariefstijging van 10% die NS de reiziger wil gaan opleggen. De vraag van vandaag is dan ook: bezwijken we onder de dreigementen van NS en maken we 120 miljoen euro structureel over, of gaan we op onze strepen staan en zeggen we «levert u maar eerst, beste NS»? Wij kiezen voor dat laatste. Want het beeld is allerm minst fraai. Het valt niet uit te leggen dat de reiziger straks 10% extra moet betalen voor een trein die te laat of helemaal niet komt, om vervolgens als een sardientje in een overvolle trein gepakt te worden, waarop nog maar de vraag is of hij überhaupt een zitplek heeft. Zolang de voorzitter van de NS-top bijna 2 miljoen euro per jaar verdient en meer dan een miljard euro wordt uitgegeven aan treinen die én niet werken én niet geleverd worden, en er een papieren nepverlies van 310 miljoen euro is opgeschreven, is er geen enkele reden om nu op de paniekknop te drukken. De PVV wil niet eens nadenken over het nu al overmaken van het geld. Het geld is er gewoon bij NS, zo blijkt, maar dan moet NS wel keuzes maken. Dat is dus niet de keuze om boven op 1 miljard euro aan falende treinen ook nog eens een bestelling te plaatsen voor vijftien extra van die dingen. Kosten: 150 miljoen euro, zonder dat we weten wanneer ze komen, of ze het daarna gaan doen en of er personeel mee kan rijden. Dat is dus zomaar 1 miljard euro in het putje. En dan nu de hand ophouden voor meer geld. Dat noemen we dan «besturen». Voorzitter. De vraag blijft ook staan: wanneer gaat NS wel leveren? Bij 120 miljoen euro per jaar? Bij 200 miljoen euro per jaar? Bij een miljard per jaar? Wanneer houdt het op? Dan kunnen we nu wel 120 miljoen structureel per jaar gaan overmaken, maar dan hebben we nog steeds nul garanties dat het daarna wel lukt. Je moet ook echt wel een ongelooflijke plaat voor je hoofd hebben als je denkt dat je met hogere ticketprijzen de

verliezen kunt wegwerken. Het enige waar hogere ticketprijzen voor gaan zorgen, is nog minder reizigers in de trein. Zorg ervoor, zeg ik tegen de Staatssecretaris, dat de reiziger de garantie heeft op betrouwbaar en betaalbaar vervoer. Laat de NS beginnen met het verkopen van een betrouwbare dienstregeling en stoppen met het verkopen van luchtkastelen. Dan komen die reizigers vanzelf. Welke garanties gaat de Staatssecretaris dan aan de reiziger geven, vraag ik aan haar via u, voorzitter.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Er worden hier wel echt hele grote woorden gebruikt, zoals «dreigementen van de NS», «poot uitdraaien» en «nepverlies», dus eigenlijk fraude. We hebben hier een hoorzitting gehad waarin eigenlijk heel goed is toegelicht wat er aan de hand is. We zijn als Kamer ook geïnformeerd. Ik begrijp best dat er een politiek punt gemaakt kan worden van wel of geen geld vanuit de overheid naar de NS, maar om hier nu een beeld te schetsen van een vervoerder die eigenlijk alleen maar de zakken wil vullen en daarbij de Kamer bedreigt, vind ik echt te ver gaan. Ik roep de PVV op om een politiek debat te voeren binnen dezelfde feitenwereld als die van ons allemaal, in plaats van een vervoerder op deze manier weg te zetten.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is niets minder dan een dreigement. Als een vervoerder zegt «beste Kamer, u moet structureel 120 miljoen per jaar overmaken, maar als u dat niet doet, ga ik de prijs van de treinkaartjes met 10% verhogen», is dat een dreigement aan de reiziger, niets meer en niets minder.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

We spreken van een dreigement als er iets gebeurt als we het niet zouden doen. De NS heeft aangegeven dat het, als we doorgaan op de ingeslagen weg, een optie is om de kaartjes duurder te maken. In de hoorzitting die we als Kamer zelf hebben aangevraagd, waarvoor ze zich op zeer korte termijn beschikbaar hadden gesteld, hebben ze ook aangegeven hoe we dat kunnen voorkomen. Als je als politieke partij, ook nog eens de grootste partij, een vervoerder zo gaat wegzetten, is het net alsof er niet vervoerd wordt en er alleen maar zakken worden gevuld. Daarom is mijn oproep: voer het debat binnen de feiten die we hebben. Het is prima om daarin politieke keuzes te maken, maar ga niet op deze manier op een trommel slaan en mensen beschuldigen.

De heer **Heutink** (PVV):

Mevrouw Koekkoek zegt dus eigenlijk precies waar het om gaat: als wij iets niet doen, dan gebeurt dat andere. Dat is de definitie van een dreigement volgens mevrouw Koekkoek, en dat is precies wat hier gebeurt. De prijs van de treinkaartjes gaat met 10% omhoog als deze Kamer niet structureel 120 miljoen euro overmaakt. Dat is het feit. Dat classificeren wij als een dreigement aan de reiziger. Volgens mij mogen wij dat zeggen.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

De PVV mag zeggen wat ze wil. Dat doet ze hier al twintig jaar, geloof ik. Maar wat er nu gebeurt, is dat we buiten de feiten treden en dat er wordt gesproken over nepverlies, dus fraude, en over zakken vullen. Wanneer houdt het dan op? Daar spreek ik de PVV op aan. Nogmaals, als je een politieke keuze wilt maken die niet de mijne is, is dat prima. Maar hou je aan de leefwereld waarin we allemaal zitten en ga hier niet zelf verzinsels in het publieke debat brengen.

De heer **Heutink** (PVV):

Het enige verzinsel dat ik zojuist heb gehoord, is van mevrouw Koekkoek, namelijk dat wij gezegd zouden hebben dat NS zijn zakken aan het vullen is. Dat hebben we niet gezegd.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

U zei: wanneer houdt het op?

De heer **Heutink** (PVV):

Wanneer houdt het op? Dat heb ik inderdaad gezegd. Die vraag stellen wij aan de Staatssecretaris, omdat de prestaties niet goed genoeg zijn, omdat we zien dat NS in een vicieuze cirkel zit door telkens maar te laat te komen en de dienstregeling niet op orde te hebben, waardoor de reizigers weggelopen. Vervolgens komt NS naar de Kamer voor meer geld. Dat is een vicieuze cirkel. Daar moeten wij doorheen. Volgens mij kunnen wij als partij dan vragen aan de Staatssecretaris waar het ophoudt. Dat heeft niks te maken met dat de vervoerder zijn zakken zou vullen. Dat is zuinig omgaan met belastinggeld, want daar gaat het vandaag om.

De **voorzitter**:

De heer Heutink vervolgt zijn betoog.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Ik wil over naar de hsl. Het is niet uit te leggen dat, doordat er tien ontwerpfouten zijn bij bruggen van de hsl in de Randstad, een trein uit het oosten de directe verbinding met Schiphol verliest. In de beantwoording van de Staatssecretaris van Kamervragen lezen wij dat zij de NS heeft gevraagd om de dienstregeling zo snel mogelijk weer te herstellen. Maar dan is de Staatssecretaris er toch nog niet helemaal. Ten eerste is het maar de vraag of de Staatssecretaris dit kan afdwingen bij NS. Immers, we hebben er helemaal niets meer over te zeggen, zoals ik net al heb gezegd. Ten tweede lossen we daar het probleem niet mee op. Het probleem is natuurlijk die spoorbruggen. Fix die dingen zo snel mogelijk, zeg ik tegen de Staatssecretaris. Het is natuurlijk überhaupt te gênant voor woorden dat we tien bruggen verkeerd hebben ontworpen, maar dat terzijde. Ik wil wel boter bij de vis. Die lijn moet zo snel mogelijk terug. De regio mag niet de dupe worden van het falen van de hsl.

Voorzitter. Dan wil ik het hebben over het aantal geweldsincidenten. In 2023 is het aantal geweldsincidenten tegen spoorpersoneel met 8% toegenomen. Deze aantallen zijn nog veel hoger, want niet alles wordt gemeld. Dat is bekend. De oorzaak is volgens NS onder andere de problematiek rond de asielzoekers, oftewel: asielzoekers die zich niet weten te gedragen en als een gek tekeergaan tegen ons spoorpersoneel. 13.000 keer moest de politie worden ingeschakeld. Wij eisen van de Staatssecretaris dat zij zich gaat inspannen voor een betere handhaving van het ov-verbod voor veelplegers. Wat ons betreft wordt dat verbod veel vaker opgelegd. We willen dat tuig uit ons ov hebben. Heel erg simpel. Dat is niet de oplossing van de Staatssecretaris, want in de media heeft de Staatssecretaris gezegd: «Het beste en het snelste resultaat is te boeken als mensen zich normaal gedragen. Dat betekent dat je een kaartje koopt en vriendelijk bent tegen het ov-personeel en je medepassagiers.» Ja, joh! Maar daar heeft het spoorpersoneel nog minder dan niets aan! Neem deze problematiek alsjeblieft serieus, zeggen we tegen de Staatssecretaris. Dit soort kansloze opmerkingen gaan niet bijdragen aan het feit dat we die mensen gewoon uit onze trein moeten halen. Dat was het, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Koekkoek van de fractie van Volt.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dank, voorzitter. Het gaat niet verrassend zijn, maar ook ik wil om te beginnen stilstaan bij de ticketprijzen. Wij steunen het voorstel om de kaartjes niet 10% duurder te maken en wij vinden ook dat dit structureel gefinancierd zou moeten worden. We hebben net een interruptiedebatje gehad waarin werd gezegd dat dat dan maar betaald moet worden uit de zakken van de belastingbetaler. Het is van groot belang om het openbaar vervoer, en dus het spoor, goed te onderhouden. Dat is niet alleen voor nu. We moeten ook investeren tot aan, nou, 2040; dat hebben we gezegd. Als je dat toezegt, als je dat als doel stelt – heel terecht – dan moet je daar ook geld voor vrijmaken. Dan moet je niet van het geld dat er nu is, andere dingen gaan doen. We moeten van de trein een echt goed alternatief maken. Ik had het er net al over in een interruptiedebat met de VVD: wij weten van het PBL wat er moet gebeuren. We weten ook dat er verschillende scenario's zijn. Als je kiest voor het scenario «de trein als echt alternatief», wat voor Volt belangrijk is, dan moet je daar ook geld op inzetten. Dat is dus niet alleen om in Nederland alles op orde te hebben, maar ook omdat de NS de ambitie heeft om te internationaliseren. Dat is iets wat Volt zeer steunt.

Al meer dan 35 jaar proberen we in de Europese Unie van internationaal treinreizen een succes te maken. Nu zien we dat wetgeving onder de Green Deal die dit had moeten regelen, weer wordt uitgesteld. Zo langzamerhand ga je denken: van uitstel komt afstel. Op het moment dat het gaat over Europees vervoer hebben wij nationale oogkleppen op. Misschien hebben een aantal mensen hier afgelopen zondag de documentaire Europa Spoort (Niet) gezien, een supergoede documentaire. Ik zie een van mijn collega's knikken. Normaal ben ik best wel jubelend over Europa, maar in dit geval ben ik het heel erg eens met de titel. Europa spoort inderdaad niet. Wat Volt betreft moet dat afgelopen zijn. Het kan ook anders. De plannen liggen er. Het draagvlak is er. Europeanen willen ook meer met de trein. Alleen, dan moeten we wel af van de manier waarop we dat nu doen, waarbij we nationale belangen altijd leidend laten zijn en laten prevaleren boven het Europese internationale belang. Momenteel wordt namelijk slechts 4% van alle internationale treinreizen in Europa met de trein gemaakt. Dat is geen toeval. Dat is het gevolg van politiek beleid, van onwil bij vaak nationale vervoerders. Om een topman van de Europese vervoerderskoepel te citeren: «De NS is niet echt geïnteresseerd in Berlijn en de Deutsche Bahn niet echt in Amsterdam. Het nationale belang is nog steeds leidend.»

De treinreiziger is hiervan de dupe. Die treinreiziger en de reiziger in het algemeen willen vaker met de trein, omdat dat leuk is, omdat dat comfort biedt. Je stapt midden in het centrum uit. Je hebt geen files. Het is ook nog eens goed voor het klimaat. Het draagvlak is er dus, maar vroeger hadden we meer nachttreinen dan nu. We hebben in Europa stappen achteruitgezet. We hebben te maken met dure kaartjes en moeilijke nationale systemen. En om even met dat laatste te beginnen: als je nu een kaartje wil kopen, heb je daarvoor niet één aanbieder of één systeem. Als je in Italië een ticket wil boeken, dan moet dat in Italiaans en is er een ander betalingssysteem dan in Nederland. Voor een gemiddeld gezin dat gewoon prettig op vakantie wil, is dat niet de meest ontspannen start van de vakantie. Dat geldt trouwens ook als je reist voor je werk.

En dan de kosten. Bijna elke internationale trein is zo goed als volgeboekt. Niets verleidt vervoerders om in prijs te zakken of om meer reizen aan te bieden. Volgens ProRail zouden er nu al twee keer zoveel intercités naar Brussel en twee keer zoveel treinen naar Berlijn kunnen rijden en worden slechts drie van de zestien tijdsloten naar Londen benut. Waarom regelen de nationale vervoerders dit dan niet? Nou, die willen geen concurrentie op het spoor, maar dat houdt de internationale reizen dus wel tegen. Daarom wil ik dat wij een eerste stap gaan zetten.

Volt ziet het liefst dat de Minister zo snel mogelijk in Brussel pleit voor een betere prijs voor internationale treintickets en een instrument dat meteen kan worden ingezet als we samenwerken in Europa. Zorg voor een fatsoenlijke, betrouwbare en stabiele tol op het spoor. Dat zou al een heleboel schelen in de prijs. Alle treinvervoerders betalen voor infrastructuurbeheer van elk land waar de trein doorheen rijdt. Hierop zou ik graag een reactie van de Staatssecretaris horen. Vindt zij ook dat wij daar een goede eerste stap in kunnen zetten? Soms betaalt de Staat wel 88% van de kosten van een treinreis uit die tol. Zo kun je niet op tegen een vliegtuig, want voor vliegen betaal je namelijk geen tol. Ik denk dat de Staatssecretaris het met mij eens is dat dat niet uit te leggen is. We moeten dit in Europa kunnen regelen. Hiervoor is een Europese coördinatie nodig met een mandaat in Europa. Nationale partijen hebben bewezen het nog niet te kunnen. Zij kunnen dus wel een steuntje in de rug gebruiken.

Voorzitter. Dan hebben we nog het systeem zelf. In de vliegsector is Engels de standaardtaal. Hierdoor is alles gestandaardiseerd in één taal en kan een piloot overal worden ingezet. Bij treinen is dat niet zo. Elk land heeft eigen locomotieven en seinen op het spoor en gebruikt de eigen taal. Bij elke grens wordt er gewisseld en dat zorgt voor heel veel vertraging. Ik zou heel graag van die lappendeken af willen. Ik noem een voorbeeld. Op de directe verbinding tussen Amsterdam en Londen worden in vier landen negen verschillende treinbesturingssystemen gebruikt. Is de Staatssecretaris bereid om wat dit betreft met gelijkgestemde landen zoals Oostenrijk op te trekken, bijvoorbeeld via een white paper, zodat we toch naar een soort gestandaardiseerd systeem toe kunnen? Dat is ook voor de reiziger veel prettiger.

Voorzitter. Volt zegt dus: laat het nationale belang los en ga naar Europa, ga naar Brussel, om te pleiten voor een Europees orgaan dat de coördinatie in handen neemt. Ik hoor dus graag van de Staatssecretaris of ook zij daar heil in ziet.

Voorzitter. Het aantal internationale hogesnelheidstreinen moet tegen 2030 verdubbeld en in 2050 verdriedubbeld zijn. Dat kan als we dat willen, maar dan moeten we wel ons nationaal belang in samenhang met dat van Europa gaan plaatsen en er ook voor zorgen dat er voldoende budget is. Laat Nederland deze kar trekken, want volgens mij kunnen we dat en is Nederland daar ook heel goed voor gesitueerd. Dan kunnen we ervoor zorgen dat de Europeanen krijgen wat ze verdienen, namelijk een fatsoenlijk internationaal spoor, of dat nou is voor een vakantie naar Barcelona, voor werkverkeer of voor leerverkeer van Hasselt naar Maastricht.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Koekkoek. Mevrouw Van der Plas wil u interrumperen.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Uit de inbreng van mevrouw Koekkoek begrijp ik dat Volt de NS structureel wil blijven financieren om te voorkomen dat tickets duurder worden. Heb ik dat goed begrepen? Dat is mijn eerste vraag.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Zal ik gewoon «ja» zeggen? Dan kunt u meteen door.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Nou, oké. Dan kan ik dus door. «Structureel», maar ik hoorde ook «tot 2040». Nu gaat het om 120 miljoen. Ten eerste ben ik benieuwd naar de dekking. Ten koste van wat gaat zoiets en welke prikkel heeft de NS dan überhaupt om iets te doen om die kosten zelf op te brengen? Dan is er

toch geen prikkel meer? Dan is het toch gewoon huppakee, elk jaar 120 miljoen?

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik wil een paar dingen uit elkaar halen. Er wordt hier gezegd dat we de NS moeten vragen om bepaalde dingen af te stoten. Ik hoorde trouwens langskomen dat het internationale treinverkeer daar ook onder valt. Ik zeg dat we dat niet aan NS moeten vragen, want ik vind dat de middelen die NS heeft en wil inzetten voor het verbeteren van het internationaal treinverkeer daarvoor moeten worden ingezet. Als je die nu gaat afromen om een prijsstijging te voorkomen, dan belemmer je daarmee het internationaal treinverkeer. Volgens mij zei ik net in mijn betoog heel helder waarom ik denk dat dat vooruit moet en niet achteruit. Dan de vraag hoe we de 120 miljoen hier in de Kamer gaan dekken. Daarvoor zijn net verschillende opties voorbijgekomen. Ik denk dat we wel even goed moeten kijken welke daarvan de meest logische is, maar daar zou je, denk ik, een structurele financiering voor vrij moeten maken. Waarom? Dat is ook al aan de orde gekomen. De NS is hier al heel lang heel duidelijk over. Ik zei net zelf al in mijn inbreng dat ook het PBL heeft aangegeven dat er verschillende scenario's zijn en dat, als we kiezen voor het scenario waarin de trein een fatsoenlijk alternatief is, we daarin ook echt veel zullen moeten investeren.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dan blijft mijn vraag onbeantwoord: welke prikkel heeft de NS dan zelf? We zien dat mensen sinds de covidperiode een ander leefpatroon hebben. Heel veel mensen werken meerdere dagen thuis. Die krijg je dus niet meer terug in de trein. Je zal daar dus je hele systeem op moeten veranderen. BBB is ook voor een grote bereikbaarheid, zeker op het platteland. Daar is de trein soms een soort fenomeen waar mensen van schrikken: wat is dat gele ding dat hier door de weilanden heen rijdt? Zo weinig rijden er. Maar is de passagier gebaat bij een trein die rijdt of bij heel veel treinen per uur waarvan bijna niks rijdt? Zo zou je ook kunnen denken. Is mevrouw Koekkoek dat met mij eens? Moeten er om de vijf minuten treinen tussen Rotterdam en Den Haag rijden of kan dat misschien iets minder? Het gaat erom dat ze in ieder geval wel rijden, in plaats van dat je ziet dat er een trein is uitgevallen.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik zit heel even na te denken, want volgens mij zitten er meerdere elementen in de vraag van mevrouw Van der Plas. Om met dat laatste te beginnen: moeten er in de Randstad heel vaak treinen rijden terwijl je ziet dat er in een aantal regio's heel weinig treinen rijden? Het simpele antwoord daarop is wat mij betreft: natuurlijk moeten er niet minder treinen gaan rijden om dat vervolgens in de Randstad te gaan stutten. Daarom vind ik dat de NS verder moet kunnen investeren en dat we nu niet extra geld van de NS moeten vragen, of moeten vragen om een extra taak af te stoten. Het voordeel van vaker rijden in de Randstad is dat die trein minder vaak vol zit en dat het ook veel interessanter wordt voor de treinreiziger om in de Randstad te gaan reizen. Zoals ik net ook heb bepleit: als we het hebben over internationaal reizen, dan hebben we het juist ook over mensen in de grensregio's, waarvoor het net zo essentieel is als voor iemand in de Randstad om tussen woonplaats en werkplaats te kunnen reizen. Dat we minder treinen zouden moeten laten rijden in de regio's is dus een misverstand.

Het tweede element is denk ik: hoe prikkelen we de NS om het beter te gaan doen? Ik ben bij de hoorzitting geweest. Ik vond eigenlijk dat vrij

helder werd uitgelegd wat nu al gedaan wordt en waar zij zelf prikkels zien om kosten te besparen. Dus ik ben daar nu nog niet zo zorgelijk over. Ik heb niet zo veel wantrouwen richting de NS dat ik denk dat ze dat niet zelf kunnen doen, ook omdat we al een aantal jaar weten dat dit soort extra kosten gemaakt gaan worden. Ik heb dus minder wantrouwen richting de NS. Ik heb meer de zorg dat we als Kamer niet ver genoeg vooruitkijken.

De voorzitter:

Tweede instantie? Nee. Mevrouw Koekkoek is klaar. Dan geef ik graag het woord aan de heer Van Kent.

De heer Van Kent (SP):

Dank, voorzitter. Ik was vorige week vrijdag in een buurthuis in Apeldoorn met een groep bewoners. Een jonge vader vertelde hoe hij thuiskwam van zijn werk, zijn kinderen van 4 en 8 in de woning aantrof en helaas zag dat zijn woning weer vol zat met stof, afkomstig van een gigantische berg ballast die door ProRail vlak bij hun huizen is neergelegd. Dat was een bijeenkomst met een aantal omwonenden. Veel mensen weten denk ik waar ik over spreek: de plek in Apeldoorn waar ProRail gigantische bergen kwartshoudende ballast heeft opgeslagen. Afgelopen vrijdag kwam een groep omwonenden dus bij elkaar, mensen die lange tijd zijn blootgesteld aan heel veel stof, kwartsstof ook. Ze zijn blootgesteld aan heel veel geluidsoverlast. Dat heeft geleid tot heel veel stress en onzekerheid. Mensen hebben er tientallen uren aan besteed om erachteraan te zitten en informatie in te winnen, wat tevergeefs was, want mensen zijn van het kastje naar de muur gestuurd.

In het vorige debat over spoor heb ik de Staatssecretaris daar al een aantal vragen over gesteld. We hebben een aantal antwoorden gekregen en er komt nog een hele hoop aan. In haar reactie geeft de Staatssecretaris aan dat ProRail halverwege maart een bijeenkomst gaat organiseren met de bewoners. De bewoners weten nog van niks. Ik verzoek de Staatssecretaris om ProRail te vragen, of op te dragen, als dat mogelijk zou zijn, dus dwingend te verzoeken om niet een bijeenkomst te organiseren maar om halverwege maart met een aanbod te komen voor compensatie voor het leed dat deze groep mensen is aangedaan. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen om de handhaving aan te scherpen op de bestaande protocollen voor het werken met kwartshoudende ballast. Er ligt nog heel veel op de sporen. Hoe gaat zij dat doen? Ook in Apeldoorn waren er werknemers die gewoon onbeschermd op die hopen met kwartshoudende ballast aan het werk waren. De Staatssecretaris benadrukte nogmaals dat dat ook een eigen verantwoordelijkheid is van de werknemers. Een sproei-installatie was daar niet aanwezig. Dat is geen verantwoordelijkheid van de werknemers. Ik vraag de Staatssecretaris dan ook hoe zij ervoor gaat zorgen dat ook in alle andere gevallen waar er met dit materiaal gewerkt wordt, er bijvoorbeeld wél standaard een sproei-installatie aanwezig is. Hoe gaat zij de handhaving aanscherpen?

Volgens de Arbeidsinspectie zou men vanaf 2025 alleen nog moeten werken met ballast zonder kwarts. Dan wordt er gezegd dat dit moeilijk, moeilijk is, ook om mijnen met dat spul te vinden. Is de Staatssecretaris bereid ProRail op te dragen verder te kijken, op andere plekken in de wereld, of daar mijnen zijn en of er bijvoorbeeld via schepen ballast aangevoerd kan worden, zodat er vanaf 2025 gegarandeerd alleen nog maar wordt gewerkt met ballast zonder kwarts, en om dat vast te leggen in wetten en regels?

Voorzitter. Dan over de prijzen. De SP vindt dat de prijsverhoging met 10% bij de NS voorkomen moet worden en dat de overheid daarvoor de portemonnee moet trekken. Daar moet ook wel iets tegenover staan. Ik vraag de Staatssecretaris om de beloningen van de bestuurders aan banden te leggen, want het is gewoon een deel van de overheid, en om de balkenendenorm, het salaris van de Minister-President, als maximum

te stellen. Er wordt nu 2,3 miljoen aan beloningen uitgekeerd aan vijf bestuurders. Het lijkt mij goed om daarnaar te kijken. Vindt de Staatssecretaris dat ook? Er zou ook de voorwaarde aan verbonden moeten worden dat de 1.600 extra ritten die in de nieuwe dienstregeling worden voorgespiegeld, ook echt waargemaakt worden, om dat als tegenprestatie te vragen voor die financiële bijdrage.

Wat ons betreft is die financiële bijdrage te dekken, in ieder geval voor de korte termijn, uit het Klimaatfonds. We hebben gekeken naar een mogelijke dekking en we denken dat daar een goede dekking te vinden is, ook omdat het een schone manier van vervoer is en een bijdrage levert aan het verbeteren van het klimaat en aan het terugdringen van files en uitstoot. Wij zouden daar de dekking willen vinden, om op korte termijn die prijsstijgingen tegen te gaan, zodat we mensen juist gaan verleiden om met de trein te gaan in plaats van ze uit het ov weg te jagen.

Tot slot sluit ik mij volledig aan bij alle vragen die mevrouw Van der Plas heeft gesteld over de defecte liften en het helemaal niet bereikbaar zijn van perrons. Het is echt een schande. Mensen raken daardoor echt beperkt in hun bewegingsvrijheid. Er zijn verschillende voorbeelden in Nederland waar dat totaal misgaat. Ik sluit mij daar graag bij aan. Daar moet echt beter naar gekeken worden en dat moet worden opgelost.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties, dus dan geef ik graag het woord aan de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank. Ik wilde met iets anders beginnen, maar toch maar eerst een woord in reactie. VVD en PVV hebben wat mij betreft het populisme zojuist weer naar een next level getild, met de NS als zondebok. Lekker kabinetje wordt dat, als het er ooit komt, met deze zondebokkenpolitiek. Natuurlijk moet de NS aan de bak met kostenbesparing, en dat doen ze ook, maar we hebben kilo's boter op ons hoofd door de incidentele oplossing van ons als Kamer om de NS nu zo uit te kafferen als VVD en PVV zojuist deden. De vragen van collega Olger van Dijk vond ik al een stuk vruchtbaarder. Ik ben benieuwd naar het antwoord van de Staatssecretaris. Wat betreft de ChristenUnie is het duidelijk: een prijsstijging van meer dan 10% voor de treinkaartjes is onacceptabel. Daar kan en mag het Rijk, inclusief de Kamer, niet bij weggijken, ook financieel niet. En dan ga ik nu door met waar ik eigenlijk mee wilde beginnen.

De voorzitter:

Er is nog een interruptie van mevrouw Van der Plas, en dat is de laatste.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Je kunt kritiek hebben op wat hier door verschillende partijen is gezegd en welke woorden daarbij gebruikt zijn, maar als de heer Grinwis dan zegt «een lekker kabinetje wordt dat met die zondebokkenpolitiek», dan denk ik: dat helpt de discussie ook niet. Eigenlijk vraag ik aan de heer Grinwis om een echt goed inhoudelijk debat te willen hebben, zonder met allerlei grote woorden te komen en noem alles maar op. Dan is «een lekker kabinetje wordt dit» eigenlijk ook niet echt done, en dat vindt de heer Grinwis ook wel, neem ik aan.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dat is natuurlijk een schertsende opmerking, maar de aanleiding is dat de NS zojuist ongelofelijk in de beklagdenbank werd gezet. Ik vind dat echt zondebokkenpolitiek. Ik vind dat echt veel en veel te hard. Het is niet zo dat de aanleiding is dat de NS iets heeft misdaan waardoor deze prijsstijging dreigt. 3,5% is gekoppeld aan de afspraken in de concessie. Het heeft er ook mee te maken dat de prijzen de afgelopen jaren minder

hard zijn gestegen dan de inflatie en 8,4% heeft ermee te maken dat wij als Kamer eenmalig de prijsstijging van 2024, die extreem zou uitpakken, hebben bevroren. Aanvankelijk hebben wij een voorstel gedaan om dat structureel op te lossen. Voor het regionale ov hebben wij voor 300 miljoen gelukkig een structurele dekking in de uitgaven, voor het NS-deel niet. Ons idee was om dit te dekken met een verhoging van de vliegbelasting. Dat is een mooie reden om misschien vaker de trein te pakken, maar dat even terzijde. Dat was onze oplossing. Daar was geen draagvlak voor. Maar het probleem ligt nog even groot op tafel. Het is flauw om dat het probleem van de NS te maken. Het is ons probleem en onze verantwoordelijkheid en ik vind dat we daar niet van weg moeten kijken. Dat wil niet zeggen dat we zomaar ongeclausuleerd 120 miljoen willen giren. Maar daar komt mijn ergernis vandaan, met name vanwege de inleidingen van collega Veltman en collega Heutink, die er nu even niet is. Ik had het hem natuurlijk het liefst rechtstreeks gezegd. Daarom zei ik dit. En inderdaad, ik bedoelde daar echt niet mee te zeggen dat iedere individuele deelnemer en iedere partij die eventueel aan het toekomstige kabinet gaan deelnemen, zich op die manier hebben opgesteld. Collega Van der Plas heeft een andere toon gekozen. Collega Olger van Dijk heeft een andere toon gekozen. Dus ja, daarin heeft mevrouw Van der Plas gelijk. Maar u begrijpt toch wel mijn frustratie?

De voorzitter:

Goed. U vervolgt uw betoog.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter. Het moet gedaan zijn met de stationsdemonstraties. Al maandenlang worden stations af en aan bezet door pro-Palestijnse demonstranten die ingangen en looproutes blokkeren en luidkeels allerlei leuzen scanderen, waaronder ook antisemitische. Ik sta pal voor het demonstratierecht, maar voor dit soort acties hebben we het Malieveld of weet ik wat voor veld. Net als voor asfaltplakkers en blokkeerboeren geldt voor stationscandeerders dat ze daar niet horen.

En kom niet aan met het argument dat er vreedzaam gedemonstreerd wordt. Niet voor niets zag het Centraal Joods Overleg zich in november genoodzaakt om een brandbrief uit te sturen. Het CJO vroeg op te treden tegen de golf aan anti-Israëlbezettingen die in of voor stationshallen van de Nederlandse Spoorwegen worden georganiseerd. Het CJO noemt de demonstraties «intimiderend» en «broedplaatsen van haat». De NS zegt niet op te kunnen treden, maar doet dat wel als christenen een psalm zingen en evangelisatieflyers uitdelen, maar dat terzijde. Bij de blokkeerdemonstraties wordt naar de burgemeesters gewezen, die – ik citeer – «op basis van de beschikbare informatie de afwegingen maken over wat nodig is voor een goed verloop van de demonstraties. Enige hinder is daarbij bijna onontkoombaar, maar er wordt geprobeerd dit in goede banen te leiden.» Men wordt doorverwezen naar het Openbaar Ministerie. Dat moet afwegen of uitingen tijdens de demonstraties wel of niet vallen binnen de wettelijke kaders van de vrijheid van meningsuiting.

En de regering? Die staat erbij en kijkt ernaar. Vragen van mijn fractie kosten niet minder dan drie maanden om te beantwoorden en laten hetzelfde patroon zien. Er kan zelfs geen bestraffend woord vanaf. Ik heb een aantal vragen. Kan de Staatssecretaris deze stationsdemonstraties in ferme woorden veroordelen? Hoe gaat zij zich inspannen om het veiligheidsgevoel op de stations terug te brengen, met name ook voor de Joodse treinreizigers? Welke bevoegdheden ontbeert de NS om deze demonstraties te beëindigen? Is ze bereid om samen met de Minister van Justitie deze bevoegdheden aan boa's van de NS te geven? Wil zij in gesprek met de burgemeesters van de G4 en de G40 om de burgemeesters sneller op te laten treden tegen demonstraties? Kortom, hoe

gaat zij optreden om de stationsdemonstraties te verplaatsen naar waar zij horen, het stationsplein?

Voorzitter. De NS kondigde een nieuwe dienstregeling aan, waarin de trein van Schiphol naar Enschede verdwijnt. Lang verhaal kort: dat komt omdat de treinen op de hsl niet hard genoeg kunnen rijden en omdat de hsl ooit beroerd is aangelegd. Welke alternatieven zijn onderzocht om de directe verbinding met Schiphol in stand te houden? De NS heeft het over een tijdelijke wijziging, maar niets is zo permanent als een tijdelijke maatregel. We weten dat. Kan de Staatssecretaris duidelijkheid geven? Graag een toezegging. Dit sluit aan bij de vraag van collega Olger van Dijk. Welke ingrepen zijn nodig om de snelheidsbeperkingen op de hsl op te heffen? Hoe groot zijn de kosten van bijvoorbeeld de aanpak van het viaduct Rijpwetering? Dekking zal nog een probleem worden, want er moet immers al 7,1 miljard euro ingepast worden, zo lazen we in de formatie-stukken. Ligt de Staatssecretaris daar weleens wakker van? Wat als de formerende partijen niet over de brug komen? Welke scenario's liggen er dan klaar om dan toch maar met minder geld de grote problemen op te lossen? Dat wordt geen piece of cake.

Voorzitter. In Wierden leven grote zorgen over gevaarlijke stoffen die over het spoor worden vervoerd. Tussen Deventer en Hengelo mogen per jaar maar 210 ketelwagens met brandbaar gas rijden, maar in 2022 waren het er zeven keer zo veel, 1.449. En de 1.000 ketelwagens met zeer brandbare vloeistof werden er 2.153, meer dan twee keer zo veel. Waarom wordt dit gedoogd, is mijn vraag aan de Staatssecretaris. Mist zij instrumenten om te handhaven? Welke alternatieven zijn er eigenlijk? Hoe kan ProRail het vervoer weer binnen de veiligheidsnormen krijgen? Moeten we hierbij niet ook denken aan tariefdifferentiatie voor treinsporen?

Voorzitter. De aanleg van de nieuwe spoorboog bij Meteren zal voor extra spoorgoederenvervoer zorgen. Dat is mooi, maar dat gaat tegelijkertijd gepaard met geluidsbelasting en trilling. De regio stelt voor om de overlast te beperken door raildempers aan te brengen. Is de Staatssecretaris bereid hierover in gesprek te gaan en dit terug te koppelen voor het commissiedebat MIRT?

Voorzitter. Vorige maand was ik op bezoek bij ProRail op station Meppel. Fijn dat we hier eindelijk aan de slag gaan en gaan investeren. Dat is hoognodig voor de verbinding met Noord-Nederland. De Staatssecretaris had beloofd in gesprek te gaan over de derde en de vierde intercity in de brede spits naar Groningen. Wat is daarvan gekomen? Kan de Staatssecretaris voor de komende jaren enkele opties uitwerken met de NS en die ook bij het commissiedebat MIRT opleveren?

Voorzitter, heb ik nog ... Is mijn tijd op? Ik sluit me aan bij de vragen over de stationsliften bij Maarssen, maar ook Blaak en Dordrecht. Waarom zitten er geen prestatieafspraken in de afspraken met ProRail?

Dat is mijn laatste vraag, voorzitter. De rest bewaar ik voor een volgende keer.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan tot slot in deze termijn van de Kamer de heer El Abassi.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter, dank u wel. Zoals u kon zien, was ik nog even aan het pennen. Ik was al door mijn drie vragen heen, dus ik moest even creatief zijn om in mijn bijdrage nog het een en ander te verwerken.

Zo hoorde ik de heer Grinwis spreken over pro-Palestijnse demonstraties. Laat ik daarmee beginnen. Hij zei dat er antisemitische leuzen werden geroepen. Maar ik heb hem niet horen aangeven wat er zo antisemitisch aan is. Ik wil benadrukken dat Palestijnen gewoon een semitisch volk zijn. Niet opkomen voor de massamoord die daar op dit moment plaatsvindt, is antisemitisch. Het ligt er dus maar aan met welke bril je het bekijkt. Zo

kijken de demonstranten daartegen aan, en ook wij als partij. Maar goed, ik wil het vandaag toch bij NS houden, als dat kan.
Reizen met de trein ...

De voorzitter:

Excuus, dit roept wel een vraag op bij de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Ik ben toch echt benieuwd: vindt de meneer van DENK, vinden al die mensen van DENK het normaal dat er grote demonstraties zijn op stations? En dan gelijk ook maar de demonstratie hier in de Tweede Kamer erbij. Dat is toch niet normaal? Wilt u daar nu eens goed afstand van nemen en zeggen dat dit niet hoort? Als je dat wilt, heb je genoeg plekken in Nederland waar je demonstratierecht hebt en dingen kunt doen. Wij als gewone Nederlanders willen geen last hebben van dit gedoe op onze stations en hier in de Tweede Kamer. Ik vraag u: neem daar alsjeblieft eens gewoon afstand van en gedraag je als een normale, keurige Nederlandse burger.

De heer El Abassi (DENK):

Ik geef primair aan dat de heer Grinwis aangaf dat pro-Palestinademonstraties niet kunnen. Tegelijkertijd gaf hij in zijn bijdrage aan dat demonstraties waarbij christelijke jongeren flyers uitdelen, wel kunnen. Interrumpeer mij vooral als het anders is.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik kan niet meer interromperen, maar het is gewoon niet waar wat u zegt.

De heer El Abassi (DENK):

Voor zover het niet waar is, neem ik voor dat gedeelte mijn woorden terug. Maar om in te gaan op de heer Stoffer: ik hoop dat de heer Stoffer het met mij eens is dat ook Palestijnen een semitisch volk zijn, zoals ik al aangaf. Daar vindt op dit moment een massamoord plaats. Er zijn groepen die daarvoor opkomen. Feit is dat de heer Stoffer daar niet voor opkomt. Ziet hij dan ook dat dat in de ogen van bijvoorbeeld de partij DENK, maar ook in de ogen van de mensen die aan het demonstreren zijn, antisemitisch is?

De voorzitter:

De laatste interruptie van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Met alle respect, maar ik vraag: vindt u het normaal dat dit gebeurt op een station en hier in de Tweede Kamer? En ik vraag u om daar afstand van te nemen. Het maakt mij niet uit waarvoor iemand demonstreert, maar doe dat op de plekken die daarvoor bedoeld zijn, op het Malieveld of op een andere plek. Dus de enige vraag die ik stel, is: vindt u het normaal dat dit gebeurt op de stations en hier binnen de Tweede Kamer? U hoeft alleen maar ja of nee te zeggen.

De heer El Abassi (DENK):

Volgens mij heb ik daar heel duidelijk antwoord op gegeven. Elke groep, dus ook deze groep, die opkomt tegen antisemitisme, is in mijn ogen goed bezig. Ik hoop dat de heer Stoffer het daar met mij eens is.

De heer Stoffer (SGP):

Nu is het een punt van orde, voorzitter. Vindt u dit een antwoord op mijn vraag? Ik vraag gewoon puur naar de locatie, alleen maar de locatie. Het maakt niet uit wat er dan gebeurt.

De **voorzitter**:

Meneer Stoffer, ik zit dit debat nu voor en ik hoor meerdere vragen zeer vrijelijk beantwoord worden. De heer El Abassi gaat over zijn eigen woorden en kiest ervoor om de vraag te beantwoorden zoals hij dat doet.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, maar ik vraag u of dit een antwoord is.

De **voorzitter**:

Dat is volgens mij niet aan mij, omdat nu een lid van de commissie aan mij als voorzitter gaat vragen om een oordeel te vellen over of een ander lid van deze commissie wel of niet een antwoord op de vraag geeft. Ik zou dit dus graag afsluiten en de heer El Abassi vragen om gewoon zijn betoog te vervolgen. Dank u wel.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik zou graag een antwoord willen. Maar goed, dat krijgen we blijkbaar niet. Hij neemt er dus geen afstand van en vindt dit gewoon normaal.

De **voorzitter**:

De heer Olger van Dijk, die nog één interruptie heeft.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Mijn laatste interruptie, voorzitter. Die gebruik ik dan toch graag om helder en duidelijk een vraag te stellen aan de heer El Abassi van DENK. Vindt hij dat alle demonstraties moeten kunnen plaatsvinden op stations en hier in de Tweede Kamer?

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik ben blij dat de voorzitter in ieder geval aangaf wat haar rol niet is en als we het hebben over de locatie, is dat mijn rol niet. Die rol is weggelegd voor de burgemeester, voor de wethouders en voor de politie en we hebben daar het Wetboek van Strafrecht voor. Als er dingen gebeuren die niet mogen, moet er gewoon gehandhaafd worden. Daar hebben we de wet voor.

De **voorzitter**:

Goed. Dan stel ik voor dat de heer El Abassi zijn betoog vervolgt.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik ga toch door met NS. Ik hoop dat ik niet te veel van mijn tijd opgevreten heb. Reizen met de trein is een van de beste opties als je plaatsen wilt bezoeken. Het is snel, gemakkelijk en bovendien krijg je er onderweg gratis prachtige uitzichten bovenop. De trein is ook een van de schoonste manieren van vervoer, zeker over langere afstanden. In vergelijking met auto's en vliegtuigen stoten treinen veel minder broeikasgassen uit. Ten slotte is reizen per trein kostenbesparend en dus goedkoper. Althans, dat zou je willen zeggen. Maar dit is niet het geval. Een treinticket van Eindhoven naar Den Haag kost namelijk € 24. Beeld u het zich even in. Een politiek betrokken Eindhovenaar die het commissiedebat Spoor fysiek wil volgen, is voor een treinreis naar het huis van de democratie een vermogen kwijt en dan nog eens € 24 voor de terugweg. Terwijl een autorit, ter verduidelijking, van Eindhoven naar Den Haag gemiddeld € 16 kost. Ik hoop dat de Staatssecretaris begrijpt dat op deze manier de keuze sneller naar de auto gaat. En het wordt nog opmerkelijker: de kosten voor een enkeltje Rome zijn € 22,99. Ik kan me voorstellen dat diezelfde Eindhovenaar de keuze maakt voor een welverdiend vakantiebezoek aan het Colosseum in Rome. Het vliegtuig brengt je in dit voorbeeld maar liefst 1.023 kilometer verder dan de trein naar Den Haag. Het weer is daar aangenamer en het is allemaal ook nog eens goedkoper.

Dan komt er nog bij dat NS overweegt om de treinkaartjes 10% duurder te maken. Dit komt bovenop de prijsverhoging van vorig jaar met 4,3%. Als we zo doorgaan, kan de tweede klas worden omgezet naar de eerste klas, in termen van betaalbaarheid uiteraard – of moet ik zeggen «onbetaalbaarheid»? – en wordt de eerste klas voor vips. De trein is niet meer voor de gewone Nederlander, maar slechts voor een groep die het kan betalen. Wat DENK betreft mogen de prijzen voor een treinkaartje absoluut niet omhoog. Wij vinden dat er een bedrag naar NS mag gaan of misschien zelfs moet gaan, maar wat DENK betreft moet er wel eerst een plan uitgewerkt worden waarin onderzocht wordt of het mogelijk is voor NS om kosten te besparen, waarbij dat niet ten koste gaat van banen. Verder mag de voorgestelde spitsheffing wat ons betreft absoluut niet ingevoerd worden. Deze maatregel raakt namelijk direct de Nederlanders zonder een dikke portemonnee. DENK prefereert eerder een hogere dalkorting. Voorzitter, daar wou ik het eigenlijk bij laten. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik heb begrepen dat de Staatssecretaris ongeveer twintig minuten nodig heeft voor de beantwoording, dus we schorsen nu voor twintig minuten. Ik wil de leden graag meegeven dat het nu al 15.15 uur is en dat dit debat tot 17.00 uur gepland staat. Tijdens de schorsing van twintig minuten moeten we bedenken hoe we het debat vervolgen en daar een voorstel voor doen, want ik denk niet dat we aan de gehele tweede termijn toe gaan komen. We zijn nu geschorst tot 15.35 uur.

De vergadering wordt van 15.18 uur tot 15.40 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de beantwoording van de Staatssecretaris. Ik vraag de leden even om hun aandacht. Gegeven het feit dat het nu al 15.40 uur is en we maar tot 17.00 uur voor deze vergadering hebben, denk ik niet dat het reëel is dat we een tweede termijn kunnen afmaken. Mijn voorstel is dus dat de commissie geen tweede termijn heeft en dat we direct overgaan naar een tweeminutendebat, waar mevrouw Veltman de aanvrager van is en dus ook de eerste spreker. Ik hoop dat de leden daarmee akkoord gaan. De heer Van Dijk wil nog iets zeggen.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Goed voorstel, begrijpelijk. Maar kunnen we misschien drie minuten spreektijd krijgen in plaats van twee minuten voor het tweeminutendebat?

De voorzitter:

Het is helaas reglementair niet mogelijk om van een tweeminutendebat een drieminutendebat te maken; flexibiliteit alom.

De heer Bamenga (D66):

Ik snap het wel. Ik had me alleen wel voorbereid op een tweede termijn. Ik had nog wat vragen omtrent spoorgoederen. Ik denk dat die vragen iets minder passen bij de debatten die er nu aan zitten te komen. Dat is even mijn voorstel. Ik weet niet of we bijvoorbeeld iets langer door kunnen gaan.

De voorzitter:

Ik begrijp dat het niet mogelijk is om langer door te gaan. Gegeven de tijd denk ik dat we dit helaas niet halen. Ik kan me wel voorstellen dat de heer Bamenga deze vragen schriftelijk kan stellen en dat die dan beantwoord kunnen worden voor het tweeminutendebat; dat is misschien een oplossing.

Goed, dan gaan we beginnen met de beantwoording van de Staatssecretaris. Ik begrijp dat er vijf blokjes zijn. Gegeven de tijd stel ik voor dat we

met drie interrupties starten en dan even kijken hoe we in de tijd zitten. Na de beantwoording doen we de interrupties per blokje. Ik geef graag het woord aan de Staatssecretaris om de blokjes te introduceren.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst heb ik een blokje over tarieven en betaalbaarheid, dan een blokje prestaties NS en ProRail, dan een blokje veiligheid, dan een blokje dienstregeling en dan nog wat overige vragen. «Internationaal» valt ook in dat blokje.

We spreken vandaag over de situatie op het spoor. Ik ben heel erg trots op het Nederlandse spoor en ook op de functie die het vervult. Het spoor is de basis van ons ov-systeem en het zorgt ervoor dat reizigers snel en gemakkelijk van A naar B kunnen gaan. Goede bereikbaarheid is van belang voor het welzijn en de welvaart van Nederland en het zorgt ervoor dat iedereen mee kan doen. Er wordt op veel plekken in Nederland gebouwd. Ook in veel steden worden er woningen bij gebouwd. Het spoor zorgt dat die woningen goed bereikbaar zijn en dat het verkeer in binnensteden niet vastloopt. Het spoor wordt ook gebruikt door bedrijven die goederen over het spoor vervoeren. Dat spoorgoederenvervoer is veilig en duurzaam en het draagt bij aan onze economie. Het is ook nodig voor de belangrijke transities, zoals de energietransitie en de omslag naar een circulaire economie.

Natuurlijk hebben we ook een heleboel uitdagingen op het spoor. We zien achterblijvende prestaties, snelheidsbeperkingen op de hsl, werkzaamheden, en ook personeelstekorten bieden uitdagingen waar hard aan wordt gewerkt. Ik vraag daarom aan ProRail, NS en andere vervoerders en medeoverheden om zich samen met mij te blijven inspannen om de beste resultaten voor de reizigers te bereiken.

Ik heb onlangs de jaarverantwoordingen van NS en ProRail ontvangen. Die bevestigen het beeld dat 2023 een lastig jaar was voor zowel NS als ProRail. Ik vind het echt betreurenswaardig dat de reiziger daar hinder van heeft ondervonden. Ik zal de jaarverantwoordingen van NS en ProRail nauw bestuderen en op basis daarvan een oordeel vellen over eventuele passende sancties. Zoals gebruikelijk zal ik de Kamer daar nog voor het zomerreces over informeren.

Ik wil toch nog even terugkijken op een belangrijke mijlpaal van het afgelopen jaar. In december van 2023 heb ik de nieuwe HRN-concessie aan de NS gegund. Met die concessie wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de bereikbaarheid van Nederland en de Nederlandse reizigers. De concessie biedt meerwaarde aan de reiziger door continuïteit en betrouwbaarheid van de dienstregeling te borgen. Dat betekent dat de huidige kwaliteitsafspraken minstens worden behouden en waar mogelijk worden verbeterd. Om het treinvervoer betaalbaar te houden, wordt de komende jaren onderzocht hoe de spits minder kan worden belast. Op dit punt worden geen onomkeerbare stappen gezet zonder dat de Kamer daar van tevoren in wordt gekend. Daarnaast zal ik me de komende periode voorbereiden op de eventuele kansen die de marktwerking gedurende de nieuwe concessieperiode voor de reiziger kan bieden.

Dan ga ik nu over naar het blokje betaalbaarheid. De heer Bamenga vroeg wat ik ervan vind dat NS het voornemen heeft om de ticketprijzen met 10% te verhogen. De prijsverhoging per 1 januari 2025 vind ik heel erg lastig te verkopen, moet ik eerlijk zeggen. Het gaat hier om een extra tariefstijging van 8,7% bovenop de reguliere prijsverhoging op dat moment. De extra prijsverhoging is nodig om de NS-tarieven in 2024 gelijk te houden, maar daar waren alleen incidentele middelen voor beschikbaar, omdat de motie-Bikker niet in structurele middelen voorzag. Dat is net in de vergadering al ter sprake gekomen. Ik heb geen middelen op de begroting om de prijsstijging per 1 januari 2025 ongedaan te maken. Ik vind het ook niet passend dat een demissionair kabinet daar een

besluit over neemt. Dat werd net ook al door een aantal commissieleden benoemd.

De heren De Hoop en Bamenga vroegen waarom we niet zorgen voor invoering van een klimaatticket naar het voorbeeld van Duitsland. De heer Bamenga noemde het een «Nederlandticket», geloof ik. Kan dat worden meegenomen in de HRN-concessie? Op dit moment wordt in NOVB-verband een werkgroep opgestart over een klimaatticket. Daarin zijn alle vervoerders en modaliteiten vertegenwoordigd. Daarbij wordt ook gekeken naar de kosten en de baten van zo'n ticket. Natuurlijk zal er ook worden gekeken naar de ervaringen daarmee in Duitsland en Oostenrijk. Het CPB heeft berekend dat het ongeveer 600 miljoen per jaar kost. De werkgroep zal doorrekenen wat de verwachte kosten en opbrengsten zijn van de verschillende tickets. Ik verwacht de Tweede Kamer dit najaar te kunnen informeren over de voortgang.

De heer Van Dijk heeft gevraagd wat de overhead van NS is en welke mogelijkheden ik zie voor efficiënter werken. Ik heb daar met NS en de aandeelhouder van NS over gesproken. In het financieel kader voor de nieuwe concessie heb ik ook afspraken gemaakt met NS over het verbeteren van de efficiency. Ik heb dat laten auditen. Ik heb de Kamer daarover ook geïnformeerd, in augustus en december van het afgelopen jaar. Ik vind dat in de nieuwe concessie een goede balans is gevonden in de bijdrage van alle partijen. De precieze invulling van de efficiencyverbetering is aan NS en hun aandeelhouder, oftewel het Ministerie van Financiën. Ik stuur daar zelf niet in detail op. Als de Kamer daar detailvragen over heeft, moet ik haar dus doorverwijzen naar het Ministerie van Financiën.

Mevrouw Veltman vroeg of ik bereid ben om onafhankelijk onderzoek door de Algemene Rekenkamer te laten doen naar de vraag of we het spoor efficiënt hebben ingericht. We hebben tijdens de onderhandelingen over de nieuwe concessie de bedrijfsvoering van NS al zorgvuldig en kritisch beoordeeld, mede om een tariefsverhoging voor de reiziger zo veel mogelijk te voorkomen. Zo heb ik bijvoorbeeld ook het besparingspotentieel van NS laten doorlichten door een externe financieel adviseur, en de businesscase van de nieuwe concessie op meerdere momenten ook extern laten valideren. De Kamer heb ik daarover geïnformeerd, ook weer in augustus en december van het afgelopen jaar. Ik zie er eerlijk gezegd niet de meerwaarde van in om dat opnieuw te doen.

Dan vroeg meneer Heutink ... Er is volgens mij een interruptie.

De voorzitter:

We doen interrupties aan het eind van het blokje.

Staatssecretaris Heijnen:

Oké, ja.

Meneer Heutink heeft gevraagd welke garanties ik kan bieden aan de reiziger voor betrouwbaar en betaalbaar vervoer. In de huidige en nieuwe concessie stuur ik op betrouwbaarheid, onder andere door de prestatie-indicator reizigerspunctualiteit. De concessie biedt ook instrumenten om NS tot verbetering te bewegen als NS onvoldoende presteert. De betaalbaarheid wordt geborgd door tariefkaders in de concessie. Binnen die tariefkaders moet NS ook bewegen. Ik moet het natuurlijk doen binnen de financiële kaders die ik tot mijn beschikking heb.

Meneer El Abassi vroeg of ik het ermee eens ben dat er een kostenbesparing moet komen als voorwaarde voor tariefcompensatie. In het financieel kader van de nieuwe concessie heb ik afspraken gemaakt met NS over het verbeteren van de efficiency. Daarmee ligt er eigenlijk al een kostenbesparingsopgave bij NS. Dat staat los van de vraag of de Kamer opnieuw 120 miljoen euro wil vrijmaken om een extra tariefstijging richting 2025 te voorkomen.

Mevrouw Van der Plas vroeg of het niet verstandig is om te onderzoeken wat de gevolgen zullen zijn van de voorgenomen prijsverhoging. De gevolgen van de prijsverhoging zijn onderzocht. Het zal ertoe leiden dat er minder reizigers zijn ten opzichte van een scenario waarin die extra prijsverhoging niet wordt doorgevoerd. Dat maak het heel lastig, want die prijsverhoging is, zoals het er nu naar uitziet, zeg ik erbij, nodig om de opbrengsten voor NS weer in balans te brengen met de kosten, die de afgelopen jaren wel zijn gestegen. Ik heb gewoon geen geld op mijn begroting om die extra tariefverhoging ongedaan te maken. Tegelijkertijd stuur ik in de concessie op een betrouwbare dienstregeling met zo min mogelijk vertragingen. Door de kwaliteit zo hoog mogelijk te houden, proberen we zo veel mogelijk reizigers terug de trein in te krijgen. Meneer Van Kent had gevraagd of ik vind dat de beloningen van de bestuurders van NS aan banden moeten worden gelegd. Ik ga niet over het beloningenbeleid; dat is het Ministerie van Financiën, de aandeelhouder. Dat gezegd hebbende, zeg ik dat ik vanuit mijn rol als concessieverlener prestatieafhankelijke salariering om bestuurders van NS te prikkelen om beter te presteren niet nodig acht. In de nieuwe vervoerconcessie stuur ik voor de prestaties van NS en ProRail onder meer via de bonus-malus op de afgesproken prestatie-indicatoren.

De heer **Van Kent** (SP):

Ik wil even iets rechtzetten. De prestatiebeloning is een idee van de PVV. De SP vindt dat de balkenendenorm toegepast moet worden. Dat is dus even een misverstand.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, de SP pleit dus voor de Wet normering topinkomens. Dat was mij in elk geval duidelijk, maar dat kwam dan misschien iets minder duidelijk naar voren in de beantwoording.

Meneer El Abassi vroeg nog wat ik vind van dalkortingen in plaats van spitsheffingen. Ik heb NS gevraagd om, in lijn met de wens van de Kamer, voorstellen te ontwikkelen voor aantrekkelijke kortingsproposities, kortingsvoorstellen, voor de daluren om ook zo de betaalbaarheid te borgen. Zeker als het gaat om het klimaatticket, betrek ik daar de hele sector bij in NOVB-verband. Ik zal de Kamer daar zo snel mogelijk over informeren.

Meneer Grinwis vroeg of ik weleens wakker lig van de financiële opgave en welke scenario's ik klaar heb liggen als de formerende partijen niet over de brug zouden komen. Het is breder dan dat: uiteindelijk moet de Kamer over de brug komen, zoals hij dat noemt. Ik deel met hem dat de totale financiële opgave voor het Mobiliteitsfonds groot is. Het oplossen daarvan is geen sinecure. Dan hebben we ook nog eens te maken met de demissionaire status van het kabinet. Dat betekent dat voor de komende begroting alleen maar besluiten genomen kunnen worden over wat echt niet kan wachten. Ik kan dus niet alle opgaven nu gaan oplossen. Het proces voor de besluitvorming over de begroting loopt inmiddels. De Kamer wordt bij de Voorjaarsnota en bij de ontwerpbegroting 2025 geïnformeerd over de uitkomsten. Daar kan ik nu natuurlijk niet op vooruitlopen. Het is aan het volgende kabinet om keuzes te maken en daarvoor in de formatie scenario's af te wegen. Maar ik deel heel erg met meneer Grinwis dat er aan het einde van alle ambities die we hebben op het gebied van openbaar vervoer altijd nog een financieel gat overblijft om die ambities mee te kunnen dekken. Mijn doel is altijd geweest om in elk geval in te zetten op een zo betrouwbaar en zo solide mogelijke dienstverlening en dienstregeling voor de reizigers, zodat zij daar zo veel mogelijk op kunnen vertrouwen. Ook daar is echt nog ruimte voor verbetering. De reiziger staat op één en de rest volgt later.

De heer Van Dijk vroeg of ik bereid ben om scenario's uit te werken met de NS voor een structureel gematigde prijsontwikkeling van de tarieven in

2025 en verder. Ik snap de vraag naar het uitwerken van scenario's, maar ik wil op dat punt niet al te hoge verwachtingen scheppen. Bij de totstandkoming van de concessie is natuurlijk al uitvoerig gekeken naar de mogelijkheden voor meer efficiency. Die afspraken tot efficiencyverbetering heb ik al gemaakt met de NS. Ik kan die extra tariefstijging op dit moment zelf niet ongedaan maken binnen mijn begroting, maar ik zal de Kamer informeren over de gevraagde scenario's en de gevolgen daarvan. Dan zijn de afwegingen in elk geval duidelijk. Voorzitter, dat was het einde van dit blokje.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zag als eerste een interruptie van de heer Heutink. Gegeven de tijd vraag ik de leden echt om korte en puntige interrupties te plegen.

De heer Heutink (PVV):

Ik hoor dat de Staatssecretaris zegt dat ze aan het sturen is op reizigerspunctualiteit. We hebben allereerst in de eerste termijn uitgelegd dat we niks te sturen hebben. We hebben niks meer te zeggen. Op het moment dat het over geld ging, verwees de Staatssecretaris direct door naar het Ministerie van Financiën. De eerste vraag is dus: wat kunnen we dan? Want we kunnen geen boetes opleggen. We kunnen eigenlijk helemaal niks. De vraag is hoe de Staatssecretaris daarnaar kijkt. Ten tweede is de reizigerspunctualiteit die de NS hanteert, een tijdelijke snelheidsbeperking die verwerkt wordt in de dienstregeling. De NS noemt dat «punctualiteit». Een trein die minder hard kan rijden, wordt geschrapt. De dienstregeling wordt vervolgens aangepast en de NS noemt dat «punctualiteit». Vindt de Staatssecretaris dat ook punctualiteit?

Staatssecretaris Heijnen:

Als er onvoorziene zaken zijn, dan moet je daar tijdelijk een oplossing voor hebben en dan moet je je punctualiteit daarop aanpassen. Het gaat er met name om dat een reiziger precies weet waar hij aan toe is. Betrouwbaarheid is heel belangrijk voor een reiziger, want je wilt niet dat je op een trein staat te wachten die niet rijdt. Wat betreft uw uitspraak dat er geen boetes opgelegd zouden kunnen worden: ik ben naar mijn weten de eerste Staatssecretaris die de NS een boete heeft opgelegd. Het kan dus wel degelijk. Het argument dat je terughooft, is: «Is dat niet vestzak-broekzak? Het Ministerie van Financiën is aandeelhouder, dus zijn we het dan niet zelf aan het betalen?» Wat ik heb gedaan ... Waar het mij om gaat – dat zei ik net ook al tegen de heer Grinwis – is dat de reiziger vooropstaat. Ik heb de NS gevraagd om ten aanzien van die boete van anderhalf miljoen – het hoogste bedrag dat ik kon opleggen – een vraag onder de reizigers uit te schrijven. Daar is Rover bij betrokken. Zij zijn nu aan het puzzelen op de vraag welke goede maatregelen ze voor die anderhalf miljoen kunnen nemen die ten goede komen aan de reizigers. Ik verwacht dat we daar snel meer duidelijkheid over hebben. Het is wellicht een beetje vestzak-broekzak, maar het komt wel ten goede aan de reizigers. Het is voor de NS echt een heel vervelend signaal geweest dat overal in de krant stond dat het kabinet ze een boete had opgelegd. Dat is pr-technisch best wel vergaand. Ik zou dat niet zomaar willen onderschatten.

De voorzitter:

De heer Heutink heeft een vervolgvraag.

De heer Heutink (PVV):

De Staatssecretaris zegt het precies goed: het was een signaal. We mogen toch hopen dat al het geld dat de NS uitgeeft, ten goede komt aan de reiziger en dat daar geen boete voor nodig is. Het is dus inderdaad broekzak-vestzak en niets minder dan een signaal dat we kunnen afgeven.

Dat noem ik niet «sturen op punctualiteit». U zegt dat punctualiteit wordt geïnterpreteerd als: de reiziger moet precies weten waar hij aan toe is. Dat zal allemaal wel, maar dat heeft natuurlijk niets te maken met de afspraken die we hebben gemaakt in de concessie. Als de punctualiteitsafspraken zomaar worden gewijzigd en er anders wordt gemeten door lijnen te schrappen, dan kan de reiziger wel weten waar hij aan toe is, maar dan weten wij toch niet meer wat we hebben afgesproken in de concessie en of de NS dat nakomt?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er zijn uitzonderingsbepalingen als er werkzaamheden zijn. Voor de rest moet NS zich gewoon houden aan alle afspraken die we hebben over reizigerspunctualiteit, dus meer dan 90% van de treinen moet op tijd rijden. Wij hebben die afspraak dus wel degelijk, maar er zijn uitzonderingen. Wat de heer Heutink zegt over werkzaamheden klopt, maar dat is zoals we het hebben afgesproken. Daar heeft de Kamer ook mee ingestemd.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb een vraag naar aanleiding van het prijzenverhaal, om misverstanden te voorkomen. Aanvankelijk was de inzet om een structureel gedekt voorstel in stemming te brengen. Dat is gelopen zoals het is gelopen. Voor het regionaal ov is dat wel gelukt, voor NS is het slechts incidenteel, zoals het ook voor de accijnzen op benzine en diesel incidenteel is geweest. Met andere woorden, voor zowel de automobilist als de treinreiziger is het balletje een jaartje vooruit geschopt. Met mijn vraag wil ik even voortborduren op de woorden van collega Olger van Dijk dat we niet te hoge verwachtingen moeten wekken op basis van de scenario's die de Staatssecretaris gaat uitwerken. In hoeverre worden in de kostenstijging van 120 miljoen prijselasticiteitsberekeningen meegenomen? Ik begreep uit een studie van een aantal jaar geleden dat de prijselasticiteit bij reizen met het ov gemiddeld -0,45 is. Dat betekent dat als de prijzen 10% stijgen, je 4,5% reizigers verliest. Dat is een behoorlijke prijselasticiteit. Voor je het weet, bijten we onszelf enorm in de staart door langzaam maar zeker steeds meer reizigers de trein uit te jagen. Hoe wordt dat door het ministerie dat verantwoordelijk is voor de concessie en door het ministerie dat verantwoordelijk is als aandeelhouder gewogen in de ruimte die NS krijgt om de prijzen te matigen, ook financieel?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Meneer Grinwis stelt een vrij technische vraag, dus ik wil hem vragen of het goed is dat ik daar nog even schriftelijk op terugkom. Dan kan ik het op een goede manier uiteen laten zetten. Ik heb het net al eventjes gecheckt bij mijn buurman en die zei: ik moet even verifiëren hoe wij daar precies mee omgaan. Ik zal in elk geval toezeggen dat ik dat schriftelijk aan de heer Grinwis doe toekomen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank. Het mag wat mij betreft ook in het stuk dat toch nog gaat komen in reactie op de vraag van collega Olger van Dijk.

De **voorzitter**:

Ik neem aan dat dat nog voor het tweeminutendebat kan? Ja. Oké. Zijn er nog andere interrupties?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Bedankt voor de antwoorden. Fijn dat de Staatssecretaris antwoordt op een vraag die ik niet expliciet aan haar heb gesteld; dat is ook wel een keer leuk. Ik heb vooral uitgesproken dat we er als Kamer zelf volgens mij goed aan zouden doen om een onafhankelijk onderzoek aan te vragen,

daarom te verzoeken en dat te krijgen. We willen namelijk weten hoe we breed in beeld kunnen krijgen wat efficiënt gebruik van het spoor is en hoe het zit met de betaalbaarheid en de punctualiteit. Volgens mij is dat dus eerder iets voor onze eigen procedurevergadering. Daarnaast lijkt het mij wel goed om een beeld te krijgen van de opties die er nu zijn om te voorkomen dat we alsnog de stap moeten zetten die de NS en partijen hier aan tafel voorstellen. Dat even in reactie op de woorden van de Staatssecretaris dat ik dat gevraagd zou hebben.

Ik ben het overigens zeer eens met het voorstel dat net werd gedaan door de heer Grinwis om de Staatssecretaris terug te laten komen op de prijselasticiteit. Hoe ga je de cirkel van duurdere kaartjes en minder reizigers doorbreken? Op een gegeven moment houdt het wel op. Dank u wel.

Staatssecretaris Heijnen:

Het hangt van zo veel variabelen af. Ik denk dat het heel goed is dat we dat ook steeds in z'n algemeenheid blijven bezien, want als je op de ene plek drukt, komt het op een andere plek weer naar boven. We hebben nu met name te maken met hele drukke piekmomenten op bepaalde spijtijden. Op andere momenten zie je dat het vervoer echt veranderd is: mensen zijn op een andere manier gaan werken en zijn ook op andere momenten gebruik gaan maken van de trein. In de weekenden is dat echt meer geworden. Dat moeten we dan ook nog eens combineren met die prijselasticiteit. Ik denk dat het goed is dat we daar een integraal verhaaltje van maken, nog voor het tweeminutendebat. Dat doet het meest recht aan de discussie die we hier in alle breedte hebben gevoerd.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank voor de beantwoording van de Staatssecretaris. Fijn dat zij geschetst heeft hoe we als Kamer die hoofdrailnetconcessie hebben doorlopen. Ook fijn dat ze zegt dat de bedrijfsvoering zorgvuldig en kritisch is doorlopen met de Kamer en dat het dan ook overbodig zou zijn. Ik hoop dat de VVD dat ook gehoord heeft en dat we niet voor de Bühne een onderzoek doen. Als we geen belastinggeld willen verspillen, lijkt het me heel zinvol om dat niet opnieuw te doen.

Dan mijn vraag. In de eerste termijn schetste de PVV dat de NS die nieuwe treinen misschien niet meer zou moeten bestellen. Zou de Staatssecretaris kunnen schetsen wat voor consequenties dat zou hebben?

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik wil toch een beetje bezwaar maken tegen hoe mijn woorden net werden uitgelegd; ik zie het even als een persoonlijk feitje. Dat ik zomaar iets overbodigs zou doen, klopt niet. Ik heb duidelijk uitgelegd dat het iets toevoegt aan wat we tot nu toe hebben gedaan. Als de heer De Hoop vindt dat dat niet zo is, dan is dat zo, maar om 'm zo terug te leggen vind ik niet fair.

De voorzitter:

Goed, voordat we hier een debat tussen twee woordvoerders krijgen, geef ik weer het woord aan de Staatssecretaris om te reageren op de vraag van de heer De Hoop.

Staatssecretaris Heijnen:

Het is uiteindelijk aan de aandeelhouder om dat te beslissen. We moeten ons wel realiseren dat de treinen zijn afgeschreven en dat je, als je niet op tijd nieuwe orders plaatst, daarna met een enorm probleem zit. Dus vanuit dat oogpunt bezien begrijp ik het, maar als de heer De Hoop daar verdere antwoorden op wil, verwijs ik hem naar de aandeelhouder, omdat die daar uiteindelijk over moet beslissen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden en voor haar bereidheid de scenario's verder uit te werken. Het lijkt mij wel ambitieus om dat voor het tweeminutendebat te doen. Ik vroeg om mei, maar dat betekent dat het later komt dan het tweeminutendebat. Misschien mag ik daar nog een korte reactie op, want ik denk dat er iets meer tijd nodig is als je ook de prijselasticiteit en de verdere doorwerking van de verschillende scenario's erbij betrekt.

Mijn vraag gaat een beetje over de efficiency, de afspraken die zijn gemaakt en de verwijzing naar de aandeelhouder. Dat is natuurlijk de Minister van Financiën. Tegelijkertijd spreken we via de Staatssecretaris ook met het hele kabinet. Ik vind dat we die vragen moeten kunnen stellen, ook om een gevoel te krijgen bij de programma's die lopen. Het ene loopt van '20 tot '27. Dat gaat om 1,4 miljard. Het andere loopt bij mijn weten in '21, '22, '23. Dat gaat om 90 miljoen. Ik noemde dat «de witte boorden». Ik heb de behoefte om te weten hoe daarop wordt gestuurd, wat de voortgang daarin is en ook of daar in de loop van de tijd meer kennis over en inzicht in is. Dat is misschien deels een vraag aan de Minister van Financiën, maar die stel ik toch aan de Staatssecretaris om te kijken of ze ons daar een actueel inzicht in kan geven en om dat te betrekken bij informatie over de scenario's.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Om op de eerste vraag van de heer Van Dijk terug te komen: die scenario's uitwerken vergt natuurlijk even wat zorgvuldigheid en daardoor ook wat meer tijd, maar ik zal proberen dat zo snel mogelijk te doen.

Ik probeer elke keer dat ik vragen krijg die eigenlijk de aandeelhouder aangaan, daar een eigen duiding aan te geven, maar wel tot op bepaalde hoogte. Dat heb ik net richting de heer Van Kent gedaan. Dat heb ik zojuist ook richting de heer De Hoop gedaan. Ik geef aan dat het aan de aandeelhouder is, maar dat het wat ons betreft verstandig is om die trainingen aan te schaffen, omdat je anders met het probleem zit dat je met te weinig trainingen zit omdat ze worden afgeschreven. Vanuit dat perspectief kan ik het beantwoorden, maar de vragen die de heer Van Dijk nu stelt, gaan echt over zaken tussen de aandeelhouder en de NS. Ik snap heel goed dat er vragen zijn over dat gedeelte, maar dan zou ik willen adviseren om de aandeelhouder een keer uit te nodigen bij deze vergadering om die vragen te stellen.

De heer **Bamenga** (D66):

Allereerst ben ik blij dat er een werkgroep is samengesteld om te kijken naar de mogelijkheden voor een klimaatticket/Nederlandpas. De Staatssecretaris geeft aan dat de Kamer in het najaar wordt geïnformeerd over de voortgang. Ik heb toch even de vraag of het mogelijk is om daar wat meer vaart mee te maken, zodat we eerder geïnformeerd worden of dat het in het najaar al helemaal afgerond is. Kijk even naar die mogelijkheden. Ik weet niet of de Staatssecretaris nog van plan was om te reageren op mijn vragen over de goedkopere tickets en het voorstel over de thuiswerkvergoeding van reizigersorganisatie Rover. Misschien komt dat nog?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Die laatste vraag komt sowieso nog aan bod. Kunt u de eerste vraag nog kort herhalen?

De heer **Bamenga** (D66):

In het kort was de vraag of er misschien wat meer vaart gemaakt kan worden.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, met het klimaatticket. Daarbij zijn, zoals ik net al aangaf, heel veel verschillende partijen betrokken. Het gaat om alle vervoerders, zowel regionaal als lokaal. We hebben iedereen in NOVB-verband gevraagd om in een werkgroep een voorstel te gaan doen. Zij hebben er natuurlijk zelf alle baat bij om daar vaart achter te zetten, zeker met het oog op onder andere de kabinetsformatie. Alles wat zij zo snel mogelijk kunnen doen, zullen zij dus zeker niet nalaten, maar we moeten wel realistisch blijven. Het gaat om een enorm project – mocht het doorgaan. Het bedrag van 600 miljoen viel net al. Er is tijd nodig om dat heel goed uit te werken, zodat de ov-sector zeker weet dat hij kan gaan leveren. Daar is de sector dus mee bezig. Als ik signalen heb dat het eerder kan, zullen we het zeker eerder delen.

De **voorzitter**:

Ik kijk of de leden op dit blokje van de tarieven nog verdere vragen hebben. Ja, de heer Heutink, met dan volgens mij de laatste interruptie.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is niet echt een vraag of een interruptie, maar een punt van orde. We praten hier vandaag over de tarieven, maar de Staatssecretaris kan er niks over zeggen, want dat gaat natuurlijk vooral het Ministerie van Financiën aan. Ik heb daar enigszins moeite mee. Het was dus beter geweest als we de Minister van Financiën hier vandaag ook hadden gehad, maar dat terzijde.

De **voorzitter**:

Dat lijkt me een uitstekend punt voor de procedurevergadering van de commissie.

Ik geef graag de Staatssecretaris het woord voor het volgende blokje, over prestaties.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De Kamer gaat natuurlijk over het eigen uitnodigingsbeleid. Ik kom altijd netjes opdraven als het over spoor gaat, maar ik kan me heel goed voorstellen dat er echt wel een keer behoefte is om het wat te verbreden met de aandeelhouder erbij. Maar dat is dan voor een andere keer. Het tweede blokje gaat over de prestaties. De heer Stoffer vroeg wat de onderliggende knelpunten van de verslechterde prestaties zijn en hoe deze worden aangepakt. NS en ProRail geven in hun eigen analyse aan dat ze door verschillende omstandigheden in 2023 minder bufferruimte in de dienstregeling hadden om vertraging op te vangen dan in voorgaande jaren. Zij noemen daarvoor drie oorzaken als belangrijkste. De eerste oorzaak is de tijdelijke snelheidsbeperkingen op onder andere de hsl en in Zeeland. Daarnaast hebben ze een tekort aan beschikbaar materieel en een personeelstekort gehad. Dat heeft geleid tot minder en kortere treinen. Daar had mevrouw Van der Plas het net ook over. De derde belangrijke factor is hinder tijdens werkzaamheden. Voorzitter. In de brief van NS en ProRail heeft u ook uitgebreider kunnen teruglezen welke maatregelen NS en ProRail nemen. Ik kan een paar voorbeelden noemen: ze verwerken tijdelijke snelheidsbeperkingen zo veel mogelijk vooraf in de dienstregeling, NS zet in op werving en opleiding van extra onderhoudspersoneel, en ProRail en NS leggen meer nadruk op de robuustheid van de dienstregeling rond werkzaamheden. Ondanks de heel uitdagende omstandigheden die NS en ProRail hebben geschetst, verwacht ik dat ze in het belang van de reiziger maximaal inzetten om de prestaties te verbeteren. Meneer Van Dijk vroeg wat ik eraan ga doen om de prestaties verder te verbeteren. In de eerste plaats is het natuurlijk aan de NS en ProRail om er alles aan te doen om de reiziger een zo goed mogelijk ov-product te

bieden. Dat heb ik duidelijk aan hen kenbaar gemaakt. Ik hoop ook dat ze lessen trekken uit de incidenten die zich het afgelopen jaar hebben voorgedaan. Ik heb NS en ProRail daarom om een analyse gevraagd. Ik zal de voortgang van NS en ProRail ook heel nauwlettend monitoren. Ik zal blijven sturen op betere prestaties. Anders heb ik altijd nog de Kamer die mij daar nadrukkelijk op wijst.

Mevrouw Veltman vroeg of NS inzet op slimme oplossingen om vieze treinen te voorkomen, en of ik kan aangeven wanneer de treinen weer schoon zijn. Ik herken het beeld dat het NS niet altijd lukt om met schone treinen te rijden. NS heeft prioriteit gelegd bij het wegwerken van het tekort aan machinisten en conducteurs. Ik verwacht dat NS daarna ook aandacht blijft houden voor het schoonhouden van de treinen. Ik heb het laatst nog een keer benadrukt, omdat het onderwerp steeds meer terugkomt in de debatten. NS kijkt daarbij ook naar slimme oplossingen daar waar mogelijk. Het is ontzettend belangrijk voor een prettige reisbeleving dat je zowel vanbinnen als vanbuiten met een schone trein te maken hebt. Daar moet NS gewoon dagelijks op inzetten.

Meerdere partijen, De Hoop, Van Dijk en Stoffer, stelden de vraag wat ik vind van een programma onder de concessie. Ben ik bereid om per direct een programma onder de concessie op te stellen? Tijdens de hoorzitting van afgelopen dinsdag straalden NS en ProRail urgentie en gezamenlijkheid uit; ze staan samen voor de uitdaging om de prestaties te verbeteren. Ze kunnen die gezamenlijke inzet voortzetten onder de noemer «programma». Daar ben ik niet op tegen, maar wat ik eigenlijk veel belangrijker vind, is dat het heel duidelijk wordt wat NS en ProRail daadwerkelijk gaan doen om verbeteringen door te voeren op het spoor. Ik ga zeker in gesprek met NS en ProRail om te kijken op wat voor manier ik scherper toezicht kan houden op het verbeteren van de prestaties. Het instellen van een programma of het uitbreiden van een bestaand programma is daarbij zeker een mogelijkheid. Ik kom daar graag in mei bij de Kamer op terug.

De heer Van Dijk vroeg nog wat er door ProRail wordt ondernomen om technisch personeel vast te houden. Het werven van voldoende personeel is een uitdaging. Meneer Voppen vertelde afgelopen dinsdag tijdens de hoorzitting aan de Kamer al dat er heel erg naarstig wordt gezocht naar elektromonteurs. ProRail onderneemt verschillende initiatieven om de benodigde medewerkers te werven en vast te houden. Zo voeren ze arbeidsmarktcampagnes en zijn ze een mbo-opleiding railtechniek gestart. ProRail heeft eerder te maken gehad met tekorten aan verkeersleiders. Daarop hebben ze succesvol actie ondernomen. Ze hebben de personeels-tekorten bij de verkeersleidingposten teruggedrongen en in 2023 zijn er geen treinen uitgevallen als gevolg van een tekort aan verkeersleiders. De lessen die ProRail heeft opgedaan rondom de verkeersleiding zullen ongetwijfeld ook weer nuttig zijn voor de bredere personeelsstrategie. Maar je ziet natuurlijk in veel bedrijfstakken dat personeel schaars is, dus je moet steeds blijven nadenken hoe je als werkgever zo aantrekkelijk mogelijk blijft.

Door verschillende fracties is gevraagd wanneer de snelheidsbeperking op de hsl is opgelost en wat daarvoor nodig is. ProRail onderzoekt welke maatregelen er nodig zijn om de snelheid in stappen weer te verhogen. Naast het herstellen van de scheuren in de viaducten betreft dat ook de aanpak van de zettingsproblematiek in het gebied. ProRail verwacht dat de snelheid op zijn vroegst eind 2025 weer op 300 kilometer per uur zit. Dat is een absolute prioriteit. Ik heb ProRail ook opgeroepen om naar alle mogelijkheden te blijven kijken om de periode zo kort mogelijk te houden. Mevrouw Veltman vroeg of 2025 een realistische termijn is voor de oplossing van de snelheidsbeperking. Ik begrijp van ProRail dat ze verwachten dat de snelheid op zijn vroegst eind 2025 weer op 300 kilometer per uur zit. Ze gaan de snelheid verhogen in drie stappen: eerst van 80 kilometer per uur naar 160 kilometer per uur voor het viaduct aan

de Zuidweg, dan van 120 kilometer per uur naar 160 kilometer per uur voor de overige viaducten, en als laatste dan nog de snelheidsverhoging van 160 kilometer per uur naar 300 kilometer per uur. Alles is erop gericht om de snelheid zo snel mogelijk te verhogen, maar het moet wel zorgvuldig gebeuren en daarbij kunnen ze niet over één nacht ijs gaan, want de veiligheid staat er natuurlijk altijd bij voorop. Maar het is wel belangrijk dat het zo snel mogelijk gebeurt; dat delen we natuurlijk met elkaar.

Meneer Grinwis vroeg nog welke maatregelen met betrekking tot het oplossen van de problematiek van de hsl ik al onderneem en hoe groot de geschatte kosten zijn. Voor de zettingsproblematiek in het gebied is de aanpak bekend. Daarvoor is ook geld beschikbaar. De kosten van de aanpak van viaducten zijn nog niet bekend. Als ik weet over hoeveel geld het gaat, kan ik ook bepalen welke dekking nodig is. ProRail onderzoekt nog welke maatregelen er verder nodig zijn om de snelheid weer in stappen te verhogen. Ze houden mij daar ook van op de hoogte.

De voorzitter:

Ik zag dat in ieder geval de heer Heutink nog wil interromperen op dit blok. Dit is zijn laatste interruptie.

De heer Heutink (PVV):

We hoorden de Staatssecretaris net een rijtje aan maatregelen opnoemen, waarvan er één opviel. De Staatssecretaris zei dat ze de nadruk gaat leggen op de robuustheid van de dienstverlening, maar dat is niet echt een hele concrete maatregel waarvan je denkt: hier heeft de reiziger echt iets aan. Wat bedoelt ze daarmee? Kan ze concreet uitleggen wat dat betekent?

Staatssecretaris Heijnen:

Dat betekent dat je duidelijk bent over wat voor dienstverlening je levert aan je reizigers. We hebben in het afgelopen jaar gezien dat de robuustheid van de dienstverlening op veel fronten te wensen overliet. Het is heel erg belangrijk dat een reiziger kan uitgaan van stipte treinen, van schone treinen, van genoeg personeel en zo zijn er nog een aantal dingen die je in de dienstverlening merkt. Ik noem bijvoorbeeld ook de toegankelijkheid van treinen. Daar moeten ze goed aan werken en daar hebben we ook allemaal criteria voor opgenomen in onze concessieafspraken. Ik zal de NS daar ook echt aan houden. Ik denk dat het belangrijk is dat we elkaar goed informeren over de voortgang en over waar we nog aandachtspunten zien. In commissievergaderingen heb ik te maken met veel volksvertegenwoordigers die signalen krijgen, bijvoorbeeld van reizigers. Ik denk dat het heel goed is om die steeds te delen, zodat ik die kan meenemen in mijn gesprekken met de NS om ervoor te zorgen dat de dienstverlening zo goed mogelijk op peil blijft.

Mevrouw Veltman (VVD):

Het ging net eventjes over de hygiëne in de trein. U zegt: dat komt vaker aan bod in de debatten. Het is echt een doorn in het oog van mensen. Ik heb meerdere malen van mensen gehoord: ik ga niet meer met de trein, want ik vind het zo vreselijk in de trein. Afgezien van het feit dat ik hoop dat we allemaal onze spullen opruimen, vind ik dat het antwoord van de Staatssecretaris wat preciezer mag. Zou ze hier wat meer op kunnen sturen en zou ze daar misschien ook wat concretere afspraken over kunnen maken met de NS, zodat dit zo snel mogelijk opgelost wordt?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik snap wat mevrouw Veltman zegt. Het enige probleem is dat de NS tegen mij heeft gezegd: onze focus lag in eerste instantie op andere banen, die we op een goede manier ingevuld moesten krijgen. Er is nu

weer wat meer ruimte aan het ontstaan om te kijken hoe ze de schoonmaak op een goede manier op orde kunnen krijgen. Als de buitenkant van een trein schoongemaakt moet worden, dan moet die trein door twee conducteurs naar een schoonmaakstation worden vervoerd. Die conducteurs ... Sorry, die machinisten zijn dan niet inzetbaar voor het rijden van treinen met reizigers erin. Dat heeft meneer Koolmees als voorbeeld genoemd. Zo zijn er een aantal voorbeelden van keuzes die de NS heeft gemaakt. Ze hebben liever een trein die aan de buitenkant niet schoon is, maar die wel reizigers kan vervoeren. Dat zijn echt keuzes die ze hebben moeten maken. Dat wil je natuurlijk helemaal niet. Dat wil de NS zelf ook niet, want voor de helft van de tijd zien die treinen er echt niet uit. Ik vind met name de hygiëne aan de binnenkant een belangrijk aandachtspunt. Dat heb ik al bij ze onder de aandacht gebracht. Het is bij hen bekend dat dat niet alleen bij mij, maar ook bij een groot deel van de Kamer een doorn in het oog is.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman heeft een vervolgvraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben blij dat u die laatste zin eraan toevoegt. Het is natuurlijk niet mooi als er treinen rondrijden die donkerbruin zijn aan de buitenkant, maar als je reizigers weer de trein in wilt krijgen, dan moet je er vooral voor zorgen dat ze aan de binnenkant schoon zijn. Dat was ook mijn vraag. Ik begrijp de uitleg wel van de Staatssecretaris, maar hoe kun je nu beter afspreken dat dit ook sneller gebeurt en dat de binnenkant van de trein meer aandacht en prioriteit krijgt?

Staatssecretaris **Heijnen**:

We sturen op klantwaarde. Dat is een van de prestatie-indicatoren die we met de NS hebben afgesproken. De hygiëne in de trein is daar natuurlijk een belangrijk onderdeel van. Als de treinen aan de binnenkant vies zijn, dan zal de klantwaarde die door reizigers wordt gegeven, ook omlaaggaan. Dat is dus een manier waarop we wel degelijk kunnen sturen op de hygiëne aan de binnenkant van de trein.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

De Staatssecretaris is al even ingegaan op het verbeterplan waar NS en ProRail samen aan denken. In de beantwoording miste ik nog een beetje de suggestie – maar misschien heb ik die gemist – die Rover deed, namelijk dat NS misschien nog verder onder verscherpt toezicht zou moeten komen. Ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris daarnaar kijkt. Zou dat haar wel of niet extra helpen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Wat we nu aan het doen zijn, is in feite al een vorm van verscherpt toezicht. Je moet je voorstellen dat we in principe gewoon een basis hebben, het toezicht dat we sowieso houden. Als er een aanvullend programma komt waar wij ook zeer intensief bij betrokken worden, heb je al te maken met een vorm van verscherpt toezicht. Gaat u er als Kamer maar van uit dat ik daarin zeer intensief meekijk, omdat ik graag wil dat zaken het komende jaar echt beter gaan. Ik zal NS en ProRail daar heel erg scherp op houden. Beschouw dat maar als een vorm van verscherpt toezicht.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dus even concluderend. De Staatssecretaris is al uitgebreid ingegaan op de prestaties van de NS, het toezicht dat zij houdt en de hoofdrailnetconcessie. De Staatssecretaris zegt eigenlijk dat zij geen extra middelen nodig heeft. Er zijn afspraken met de NS. Als er iets misgaat, deelt zij een boete uit. Daar mogen wij haar aan houden. Maar zij heeft geen extra middelen nodig om de NS verder te prikkelen. Concludeer ik dat goed?

Staatssecretaris **Heijnen**:

We hebben natuurlijk, ook als je het hebt over de afspraken die je maakt in een concessie, altijd veel meer wensen dan dat we geld hebben. Ik krijg een bepaald budget mee van de Kamer en daarbinnen moet je goede afspraken maken met de vervoerder. Dat heb ik volgens mij ook naar tevredenheid van de Kamer gedaan. Natuurlijk is er altijd van alles op aan te merken. Sommige partijen zouden bijvoorbeeld meer geld willen uitgeven. Andere zeggen: het mag wel een tandje minder. Sommige partijen zeggen: er moet meer in die concessie zitten. Andere zeggen: er moet minder in, want er moet meer marktwerking komen. Zo probeer je een puzzel te leggen, waarbij je uitkomt op een totaalplaatje. Dat is dan de concessie.

Natuurlijk kunnen bepaalde dingen beter als je er meer geld voor vrijmaakt. Dat geldt niet in alle gevallen. Personeel kun je bijvoorbeeld niet in alle gevallen uit de hoge hoed toveren. In bepaalde sectoren is er soms ook gewoon een krapte. Je kunt natuurlijk wel met NS en ProRail – daar geldt het ook voor – veel afspraken maken over hoe je een versnelling kunt aanbrengen om de goede mensen te vinden. Als je een tekort hebt, spreek dan met mbo- of hbo-opleidingen om eigen opleidingen in te richten. Daar hebben ze zelf al heel goede stappen in gezet. Zij weten al hoe dat werkt. Wij hoeven ook niet alles voor hen voor te kauwen. Zij kunnen dat zelf ook heel erg goed. Wat ik heel belangrijk vind, is dat ze zelf onderkennen dat het echt beter moet. Dat is het begin van een verbetering. Het gebeurt ook weleens dat je zelf hier in de Kamer constateert dat iets totaal niet loopt en dat vervolgens iemand aan de andere kant van de tafel zegt: ik weet niet waar je het over hebt, want ik doe het toch zo goed. Dat kan ik van de NS echt niet zeggen. NS heeft heel duidelijk het boetekleed aangetrokken en gezegd: wij willen dat dingen beter gaan. Als je daar zo open in durft te zijn, is dat een heel goed vertrekpunt om van daaruit tot verbeteringen te komen. Dan durf je ook in alle openheid alles op tafel te leggen. Als wij daarin kunnen ondersteunen en als er nog extra verzoeken zouden komen vanuit bijvoorbeeld NS of ProRail, dan zal ik dat altijd aan de Kamer voorleggen als ik echt denk dat dat tot een verbetering voor de reiziger zou leiden en het ook een reële vraag is.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Even doorgaand op de hygiëne. Mij interesseert het echt helemaal niks of een trein vanbuiten bruin is van iets wat van buitenaf komt. Ik denk dat niemand in Nederland zegt «ik ga niet met de trein, want die is zo vies vanbuiten», maar natuurlijk wel als die vanbinnen vies is. Een deel van Nederland heeft gewoon een gigantisch gedragsprobleem en een gezagsprobleem. Ze laten gewoon overal hun zooi achter. Er is een mentaliteitsprobleem. Dronken mensen in de trein, kotsend: noem alles maar op. De conducteurs en het treinpersoneel doen hun uiterste best om het op te ruimen. Die lopen daar met zakjes rond en ruimen zo goed mogelijk de boel op. Ik vind het toch een beetje raar dat er dan gekeken moet worden – ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris daartegen aankijkt – van: ja, de mensen hebben zulk vies gedrag; wat kan de NS daaraan doen? Ja, hallo! We moeten gewoon strakker zijn op hoe mensen zich gedragen in het algemeen en ook in de trein. Ik vraag me ook dit af. Je kunt alles wel aan de conducteurs en aan het treinpersoneel overlaten,

maar als die mensen aanspreken op troep achterlaten of weet ik veel wat ... De veiligheid van de conducteurs is al niet gegarandeerd, want het zijn geen incidenten wat er in de trein gebeurt. Het is gewoon dagelijkse praktijk. Het is dagelijkse praktijk dat conducteurs bedreigd, geïntimideerd of zelfs fysiek belaagd worden. Dus mijn concrete vraag aan de Staatssecretaris is: hoe kunnen we met meerdere ministeries kijken hoe dat gedragsprobleem aangepakt kan worden? Ik was laatst in Engeland. De treinen zijn gewoon spic en span. Spic en span! Daar reizen dezelfde mensen als in Nederland – niet dezelfde, maar soortgelijke mensen als in Nederland. Spic en span! Dus kennelijk gaat daar iets goed. Wat gebeurt er daar goed wat wij dan fout doen? Mensen moeten gewoon leren – van jongs af aan, lieve ouders – om zich gewoon normaal te gedragen. Er is niks makkelijker dan dat. Normaal gedrag. Dat is departement overstijgend. Wat kunnen we daaraan doen, zodat we weer gewoon normaal gedrag krijgen in Nederland?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zou willen dat de politiek op alles een antwoord kon formuleren, maar gewoon net gedrag aanleren begint eigenlijk vaak al thuis, in je eigen omgeving. Daar gaat de politiek niet altijd even hard over. Zo maakbaar is de samenleving ook niet. Maar ik ben het wel heel erg met mevrouw Van der Plas eens dat we zouden kunnen kijken of we daar niet ook iets in het gedrag zouden kunnen veranderen. Dan zou je misschien eens kunnen kijken naar een campagne of zo. Maar of wij dat vanuit de ministeries moeten doen, vraag ik me af. Misschien kan het ook een opdracht aan NS zijn om toch nog eens te kijken hoe je reizigers ertoe kunt bewegen om gewoon hun eigen rotzooi op te ruimen, om daar al eens mee te beginnen. Ik denk in alle eerlijkheid wel dat, op het moment dat een trein in de basis al een beetje schoon is, dat dan ook niet zo snel uitnodigt om je zooi te laten liggen. Ik denk dat er dus ook een verantwoordelijkheid is bij NS om ervoor te zorgen dat de basishygiëne op orde is, want het is niet alleen maar rotzooi van reizigers die is blijven liggen. Als je echt te lang een trein niet poetst, dan kun je nog zo netjes zijn ... Dat is hetzelfde met een huis. Als je daar twee maanden niet stofzuigt, dan wordt het alsnog vies, ook al probeer je het zo netjes mogelijk te doen. Dat weet ik nog uit mijn eigen studententijd. Dus ik denk wel dat het ook belangrijk is dat het dan een en-en-verhaal is. Als NS de reiziger gaat oproepen, dan denk ik dat NS ook moet laten zien: we doen echt ons best om daar zelf een steentje aan bij te dragen. Dat kun je niet alleen maar bij de conducteurs leggen. Dat is ook iets wat je bij de samenleving zelf zou moeten leggen, en voor een deel dan natuurlijk ook bij NS.

De **voorzitter**:

U mag uiteraard een vervolgvraag stellen. Ik ga wel even echt benadrukken dat u het korter moet houden. Ik wou ook de Staatssecretaris vragen om het iets korter te houden, gegeven de tijd en het feit dat we pas bij het tweede blokje zijn van de vijf.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Daarop aanhakend: ik hoor ook van heel veel mensen dat ze niet meer met de trein gaan vanwege de veiligheid, dus intimidatie, maar ook wat er verderop in een coupé gebeurt. Mensen durven daar niet zo veel van te zeggen, bang dat ze dan ook worden belaagd. Volgens mij is er een nummer dat mensen in de trein kunnen bellen. Als er iets is, dan kunnen ze naar dat nummer bellen. Nou hoor ik ook weleens terug van mensen dat ze dat nummer bellen en iets aangeven, van «ik word geïntimideerd» op wat voor manier dan ook, en dat ze dan als antwoord krijgen: wij zijn geen opsporingsdienst; hier kunnen wij niks mee. Met de mensen die ik spreek, gebeurt dat kennelijk redelijk vaak. Kan de Staatssecretaris daar

iets over zeggen? Wat is dan het nut van dat nummer als er geen opvolging aan gegeven wordt?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zal eens even checken hoe het zit met dat nummer, want ik heb ook wel signalen dat het nummer in sommige gevallen wel goed heeft gewerkt. Er was bijvoorbeeld een vrouw die zich geïntimideerd voelde en toen kwam er toch heel snel iemand richting de coupé om ervoor te zorgen dat het werd opgelost. Maar ik neem het signaal van mevrouw Van der Plas serieus, zeker als het van de medewerkers zelf afkomstig is. Ik zal dus nog eens even nagaan hoe dat zit en dan kom ik daar schriftelijk op terug. Ik probeer dat voor het tweeminutendebat te doen, maar ik weet niet zeker of dat gaat lukken, want ik ben altijd afhankelijk van informatie van derden.

De **voorzitter**:

Tot slot, de laatste interruptie van mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Tot slot. Ik wil het volgende benadrukken. Ik zeg niet dat het overal altijd fout gaat met dat nummer. Ik weet ook dat mensen die daar aan de telefoon zitten, hun uiterste best doen. En ik weet ook dat het een complex probleem is dat niet meteen op te lossen is. Maar is stel het wel op prijs om iets meer duidelijk te krijgen over hoe het precies werkt. Dan zeg ik ook nog tegen de voorzitter dat ik dit debat moet verlaten vanwege een andere, dringende afspraak. Alvast dank aan de Staatssecretaris en haar staf voor de antwoorden. De rest luister ik mee als ik op weg ben naar mijn afspraak.

De **voorzitter**:

Dat geldt ook voor de heer Grinwis.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik heb nog een vraag over het verscherpt toezicht, om elkaar goed te begrijpen. Er zijn continu gesprekken over die prestaties. Wij hebben hier dinsdag zelf gehoord dat de heer Koolmees een beetje de hand in eigen boezem stak en zei: we zijn een beetje door het ijs gezakt. Dat vond ik wel eerlijk. Maar er is wel echt iets aan de hand. Mijn beeld is dat we op dit moment de bodemwaarden niet meer halen. Het ligt er natuurlijk wel aan naar welke periode je kijkt. Over het hele jaar 2023 halen we ze nog net wel. De laatste maanden is dat volgens mij niet het geval, als je daar rekenkundig naar kijkt. Er is dus echt iets aan de hand. Ik vind het wel passen bij het concessie-instrumentarium. Ik bedoel dat je toepast wat je op zo'n moment hebt. Er is nu eenmaal een mogelijkheid voor een programma onder de concessie, als invulling daarvan. Ik hoorde de Staatssecretaris net zeggen dat ze daar niet op tegen is en dat ze er in mei op terugkomt. Ik zou erop willen aandringen om daar wel – ik zie ook de bereidheid bij de heer Koolmees – een stap in te gaan zetten en daadwerkelijk te komen met zo'n programma. Dat is ook om de urgentie uit te stralen richting alle reizigers in dit land dat er echt een poging wordt gedaan om dat te halen.

Ten tweede heb ik eerder in mijn bijdrage gevraagd of de Staatssecretaris kan garanderen dat de bodemwaarden niet naar beneden worden bijgesteld in 2024. Ik vroeg of zij in mei – normaal worden we elk halfjaar gerapporteerd – een actueel beeld van de bodemwaarden kan meegeven.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat kan wel. Ik kan toezeggen dat we die waarden meenemen. Ik kan toezeggen dat we daar allebei naar kijken en dat we het op tijd aanleveren. Is dat een antwoord op de vraag? Ja.

Over dat programma zijn we aan het praten met NS en ProRail. We kijken hoe we dat precies gaan invullen. Het is een beetje zoals ik net aan het begin al zei: het gaat mij eerder om de uitkomsten dan om de manier waarop we het programma precies invullen. Maar we zijn nog aan het kijken naar de vorm ervan. Zodra we daar wat meer duidelijkheid over hebben, laat ik dat weten aan de Kamer. Dan kunnen die daar eventueel nog wat van vinden.

De voorzitter:

Op welke termijn is dat?

Staatssecretaris Heijnen:

Voor de zomer.

De voorzitter:

Goed. Zijn er nog andere interrupties op dit blokje? Nee? Dan gaan we naar het blokje veiligheid.

Staatssecretaris Heijnen:

Mevrouw Veltman vroeg hoe ik invulling ga geven aan de motie «Aanvalsplan veilig met de trein». Ik heb in mijn brief van afgelopen zomer aangegeven een actieprogramma te starten en de samenwerking te intensiveren met de ov-sector, de vakbonden, de politie en het Ministerie van JenV. Binnen die geïntensiveerde aanpak wordt ook gewerkt aan een landelijke dekking voor de WhatsApp-alert. Denk ook aan meer identificatiemogelijkheden voor boa's, aan borging van de sociale veiligheid en regelgeving voor het ontwerp van stations en aan extra fysieke maatregelen. Ik interpreteer die motie, die is aangenomen, met een oproep voor het aanvalsplan, als een aanmoediging voor het reeds lopende actieprogramma over sociale veiligheid. Daarnaast voer ik ook gesprekken met de betrokken partijen om te bepalen welke aanvullende afspraken nodig zijn. De Kamer ontvangt nog voorafgaand aan het debat op 20 maart een brief met daarin een nadere toelichting op de maatregelen en de lopende inzet op sociale veiligheid.

Mevrouw Van der Plas en meneer Stoffer vroegen nog om ruimere mogelijkheden voor boa's – tenminste, de NS wil graag ruimere mogelijkheden voor boa's – en toegang tot systemen om identiteiten te kunnen controleren. De vraag was hoe wij daartegenover staan. Ik ben het met hen eens dat we ons ervoor moeten inzetten om de handhavers in het openbaar vervoer te voorzien van voldoende instrumenten. Alle boa's hebben de mogelijkheid om handboeien te gebruiken. Het Ministerie van JenV werkt daarnaast, samen met de politie, aan een boa-app met identificatiemogelijkheden. Vanuit mijn ministerie wordt, in samenwerking met JenV, gewerkt aan toegang tot het rijbewijsregister. Dat gaat met vallen en opstaan, moet ik daar eerlijk bij zeggen. We zijn daar al een hele tijd mee bezig. We hebben daar al een aantal bestuurlijke overleggen over gevoerd. Het verlenen van toegang tot persoonsgegevens is niet gemakkelijk, want wetgeving op het gebied van privacy stelt hele hoge eisen aan het delen van die gegevens. Een extra complicatie voor de ov-boa's is dat ze, in tegenstelling tot andere boa's, geen ambtenaar zijn. Ze zijn vaak in dienst van een privaat bedrijf. Dat zijn daarom heel complexe en tijdrovende projecten, vanwege de technische en juridische uitwerking.

Mevrouw Van der Plas zei dat op het station van Nijmegen geen medewerkers veiligheid en service aanwezig zijn. NS heeft laten weten dat er elke dag medewerkers veiligheid en service op Nijmegen komen, zowel in de vroege als in de late dienst. Er loopt ook elke avond een beveiliging met een hond op het station in Nijmegen. NS zet informatiegestuurde medewerkers in op zogenoemde hotspots en hottimes, om te zijn waar het ertoe doet. Dat gebeurt dus ook in Nijmegen. Daarnaast is Nijmegen

een standplaats van rijdend personeel. Die houden toezicht. Bij ongeregeldheden kunnen ze direct via de NS-meldkamer opschalen naar medewerkers veiligheid en service of de politie.

Meneer Heutink vroeg nog of ik me wil inspannen voor een veelplegersverbod. Vervoerders hebben de mogelijkheid om reis- en gebiedsverboden op te leggen. Agressie tegen ov-personeel is gewoon niet acceptabel, in welke vorm dan ook. We proberen dat zo veel mogelijk te voorkomen.

Meneer Stoffer vroeg, naar aanleiding van demonstraties op stations, of ik bereid ben om samen met JenV en BZK met landelijk beleid te komen. Het is aan het lokale gezag om demonstraties te beoordelen en in goede banen te leiden en daarbij afwegingen te maken. Ik wil niet treden in de bevoegdheden van het lokale gezag.

Meneer Grinwis vroeg wat de bevoegdheden van NS en de boa's zijn bij de stationsdemonstraties. Hij vroeg of ik die wil uitbreiden. Binnen het station zijn NS en ProRail als beheerder bevoegd om huisregels op te stellen en te handhaven binnen de bevoegdheden en taken die een boa heeft. Het beëindigen van demonstraties behoort niet tot die taken. Ik vind die rol ook niet passen bij de vervoerders en de spoorbeheerders. Het is aan het lokale gezag om demonstraties te beoordelen, in goede banen te leiden en daarbij afwegingen te maken. Daarbij is elke demonstratie anders. Die vraagt daarom om een eigen beoordeling, mede op basis van de plaatselijke omstandigheden.

Meneer Grinwis vroeg hoe ik mij ga inspannen om het veiligheidsgevoel op de stations terug te brengen, met name voor de Joodse treinreiziger. Ik vind het van belang dat openbaar vervoer voor iedereen een veilige reis- en werkomgeving biedt en geen ruimte geeft aan vormen van discriminatie en racisme. In het algemeen zijn stations veilig. Zo worden ze ook door reizigers gewaardeerd. NS en ProRail werken er natuurlijk wel nog altijd aan om dat verder te verbeteren. NS treft in dat kader ook specifieke maatregelen rondom demonstraties die plaatsvinden op stations, onder andere door extra inzet van veiligheidspersoneel. Zowel voorafgaand als tijdens demonstraties is er nauw contact en afstemming tussen de NS, de politie en het lokale gezag.

Meneer Van Kent vroeg of ik ervoor kan zorgen dat er een bijeenkomst georganiseerd wordt in het kader van het kwarts in Apeldoorn. Hij zei dat ProRail halverwege maart met een aanbod voor de bewoners komt. Ik vind het uitermate onwenselijk – dat hebben we de vorige keer al geconstateerd – dat omwonenden in Apeldoorn overlast hebben ervaren. ProRail, BAM en de gemeente Apeldoorn zijn gezamenlijk in gesprek om de omwonenden te spreken over het financieel ondersteunen van een buurtinitiatief. De gemeente Apeldoorn heeft wat betreft de invulling van het initiatief de regie in het contact met de bewoners. Ik heb begrepen dat er afgelopen dinsdag, 5 maart, een open gesprek is geweest met de bewoners. Daarin is meer duidelijkheid en handelingsperspectief over de compensatie geboden. Bewoners gaan nu onderling in gesprek en nemen contact op met de gemeente als er onderlinge afstemming en overeenstemming is. ProRail zal mij informeren over die uitkomsten.

Meneer Van Kent vroeg hoe ik ga toezien op het aanscherpen van de handhaving op het werken met ballast. ProRail ziet erop toe dat de aannemers zorgdragen voor veilige werkomstandigheden van werknemers. Ik heb met ProRail gesproken over het signaal dat die werkomstandigheden niet altijd gegarandeerd worden. ProRail geeft aan dat dit onder de aandacht zal worden gebracht van de aannemers. Daarnaast heeft ProRail op basis van de ervaringen in Apeldoorn ook het beleid rondom ballastdepots en het werken met ballast aangepast, en het toezicht daarop gaat het ook versterken. Ik heb ProRail gevraagd om mij daarover te informeren en gezegd dat ik graag ook de implementatie en de resultaten daarvan wil volgen.

De heer Van Kent vroeg ook nog of ik bereid ben ProRail op te dragen om verder weg te kijken voor kwartsloze ballast. ProRail heeft het zoekgebied naar kwartsloze ballast beperkt tot bestaande operationele groeves en Europa, ten eerste omdat het openen van een nieuwe groeve heel tijdsintensief is – dat duurt minimaal tien jaar – en ten tweede omdat groeves buiten Europa allerlei praktische en principiële dilemma's met zich meebrengen, zoals het ontbreken van een logistieke aanvoerlijn en problemen met lokale regelgeving op het gebied van veiligheid en duurzaamheid.

Dat waren de antwoorden in dit blok, voorzitter.

De voorzitter:

Ik zie een aantal interrupties. Ik begin even met de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Toch even over die sit-ins, waar ik net vragen over stelde, en de heer Grinwis volgens mij ook. Als ik de Staatssecretaris zo hoor, dan lijkt het wel dat ze zegt: weet je, laat het maar een beetje lopen. Heeft ze wel door dat een heel groot deel van Nederland en een heel groot deel van de reizigers zich echt ontzettend storen aan wat hier gebeurt? Daar zou ik wel graag een uitspraak over willen van het kabinet. Dit is toch niet de plaats waar dat moet? NS en ProRail wilden dit niet. Dan moet je toch op een gegeven moment met elkaar besluiten om dit niet zo te gaan doen? Dit wordt toch een land waarvan je denkt: dit wordt een grote janboel? Mensen gaan dit op het station doen en hier in de Tweede Kamer. Er gaan mensen op de snelweg zitten. Het lijkt wel of je tegenwoordig overal de samenleving een beetje kunt frustreren enzovoorts. Wat de inhoud ook is, dit moeten we toch met elkaar niet willen? Ik zou graag hebben dat het kabinet zich daartegen uitspreekt. En natuurlijk, u weet al hoe ik me erger aan deze inhoud, maar daar gaat het nu niet om. Het gaat me er echt om dat dit land nu ook een keer helder moet zijn en gewoon door moet kunnen. En we hebben prima plekken waar je kunt demonstreren. Wat je ook wilt zeggen, dat kan, op allerlei plaatsen, maar niet dat je denkt: nou, we gaan zomaar even met een paar mensen de hele samenleving lamleggen, frustreren, mensen bang maken en ga zo maar door.

De voorzitter:

De Staatssecretaris. Maar daarbij zeg ik tegen de leden: we zitten bij een debat Spoor, dus ik weet niet hoeveel de Staatssecretaris hierover kan zeggen.

Staatssecretaris Heijnen:

Er komen ook nog antwoorden op vragen die gesteld zijn aan de Minister van Binnenlandse Zaken. Ik heb dat ook met hem samen bekeken, omdat het over de stationsomgeving gaat. En een station is natuurlijk niet een plek voor demonstraties, hè. Daar hebben we andere plekken voor. De Tweede Kamer is ook geen plek voor demonstraties. We hebben daar andere plekken voor die daartoe geëigend zijn. Wat ik lastig vind aan deze situatie is dat het lokale bevoegd gezag daar natuurlijk op een goede manier op moet handhaven. Dat is natuurlijk in mijn belang, vanuit mijn portefeuille geredeneerd, dat reizigers op een veilige en goede manier van A naar B kunnen komen, en dat ze zich op een veilige manier in een stationsomgeving kunnen begeven. Dat is mijn hoofdinzet, en daar passen dit soort demonstraties natuurlijk niet bij, omdat je wil dat demonstraties plaatsvinden op de plekken die daartoe geëigend zijn. En dit was niet een plek die daarvoor was aangewezen.

De heer Van Kent (SP):

Allereerst, goed om te horen dat het toezicht aangescherpt wordt op het werken met kwartshoudende ballast en ook dat ProRail de Staatssecre-

taris laat weten hoe de ontwikkelingen daarin zijn. Ik ben ook heel benieuwd of we over een paar maanden misschien te horen kunnen krijgen hoe dat verloopt. Dat is een positief antwoord. Waar ik een beetje van schrok, is dat ik de Staatssecretaris hoorde zeggen dat er een bewonersbijeenkomst heeft plaatsgevonden, terwijl wij hebben geïnformeerd en te horen kregen dat er nog helemaal niks is gebeurd. Er is wel vanuit de gemeente contact geweest, maar niet vanuit ProRail en niet over een eventuele compensatie, terwijl de Staatssecretaris wel schrijft dat ze ProRail opdracht heeft gegeven om met de bewoners in gesprek te gaan. Dus iets gaat er heel erg mis. Tenminste, het klopt niet wat de Staatssecretaris zegt, en dat is spijtig. Ik zou de Staatssecretaris dan ook willen vragen om eerst even na te gaan hoe het precies zit en ProRail te vragen, zoals ze inderdaad ook in de brief schrijft, om met een passende compensatie te komen. Want ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat de bewoners overlast hebben ervaren. Nee, de bewoners is onrecht aangedaan. Daar is dus een ernstige fout gemaakt. Ik zou dus een andere opstelling van de Staatssecretaris verwachten.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik zou het zelf wel prettig vinden als de heer Van Kent mij niet bepaalde woorden in de mond legde die ik nooit heb gezegd. Dit is de tweede keer dat hij dit doet tijdens dit debat. Het eerste moment was dat hij zei dat ik medewerkers verantwoordelijk houd voor het feit dat er bijvoorbeeld niet met water is gespoten op de ballast. Daar heb ik het helemaal nooit over gehad. Wat ik heb gezegd, is dat er beschermingsmiddelen ter beschikking staan van werknemers als het goed is, en dat ze natuurlijk ook zelf moeten zorgen dat ze zichzelf goed beschermen. Dat is wat ik de vorige keer gezegd heb. Dus als de heer Van Kent voornemens is mij te citeren, dan wil ik hem wel vragen om dat zorgvuldig te doen, want het luistert heel nauw. Dat weet hij denk ik ook zelf heel erg goed. Het tweede punt betreft de bewonersbijeenkomst. Ik heb gezegd dat ik ProRail zal oproepen om met de bewoners in gesprek te gaan. De coördinatie daarvan ligt gewoon bij de gemeente. Daar is an sich niets verkeerd mee, zolang ProRail daar maar op een goede manier bij is aangehaakt. De gemeente zal een partij zijn die dat uitstekend kan coördineren, omdat zij precies weet in welk gebied dit heeft plaatsgevonden. Dus het feit dat er een andere partij is die coördineert, betekent niet dat er geen gesprek tussen omwonenden en ProRail zou hebben plaatsgevonden. Ik mag ervan uitgaan dat als tegen mij wordt gezegd dat ProRail daarbij is aangehaakt, dat de bewoners hebben aangegeven dat zij nu zelf in overleg willen over hoe zij gaan reageren, dat dan ook is gebeurd en dat ProRail daar op z'n minst op een goede manier bij is aangehaakt.

De voorzitter:

Nog een vraag van de heer Van Kent.

De heer Van Kent (SP):

Ja, ingaand op die eerste opmerking over voorzorgsmaatregelen. Daar hebben de opdrachtgever en de opdrachtnemer een verantwoordelijkheid. Dat heb ik willen aangeven met het feit dat er geen sproei-installaties aanwezig waren, en dat je dat niet de werknemers kan verwijten. Dat is punt één. Punt twee. Ik hoorde de Staatssecretaris net zeggen dat er al een bijeenkomst is geweest. Ik hoorde ook dat er halverwege maart een bijeenkomst zou zijn, maar ik hoor van de bewoners dat ze van niks weten. De Staatssecretaris heeft in de brief aangegeven dat ze ProRail opdracht gaat geven om met de bewoners in gesprek te gaan over «een nette compensatie». Nu hoor ik de Staatssecretaris zeggen: nee, de gemeente heeft contact met de bewoners en ik ga ervan uit dat ProRail daarbij is aangehaakt. Tja, volgens mij is ProRail degene die daar de

problemen heeft veroorzaakt en moet er ook vanuit ProRail een aanbod komen voor een passende compensatie voor het onrecht dat de bewoners daar is aangedaan. Dus ik wil de Staatssecretaris, nogmaals, met klem verzoeken om ProRail geen mededelingen richting de Staatssecretaris te laten doen die niet overeenkomen met de werkelijkheid, om ProRail alsnog de opdracht te geven om een passende compensatie te bieden aan de bewoners en tot slot om wél een inventarisatie te doen van mijnen buiten het Europese grondgebied die geschikt kunnen zijn voor ballast zonder kwarts. Ik had dus gevraagd om dat in kaart te brengen.

Staatssecretaris Heijnen:

We zijn het meer eens op één punt, de heer Van Kent en ik, en dat is dat werknemers, werkgevers en opdrachtgevers allemaal een eigen verantwoordelijkheid hebben om zo'n proces op een voor de werknemers veilige manier te laten plaatsvinden. Dus daar zijn we het gewoon over eens; daar zit ook geen licht tussen. Er is een bijeenkomst geweest op 5 maart. Die bijeenkomst was ook de bijeenkomst waar werd nagedacht door de bewoners en door ProRail, georganiseerd door de gemeente, over hoe er richting de toekomst moet worden omgegaan met hetgeen daar is gebeurd. Ik ga ervan uit dat ik een terugkoppeling krijg over hoe ProRail daar uiteindelijk op gaat reageren. Dus die bijeenkomst heeft gewoon plaatsgevonden. En tja, dat de heer Van Kent graag wil dat ProRail zelf die initiatieven neemt, kan zo zijn, maar het is nou eenmaal zo dat dit belegd is geweest bij de gemeente, om wat voor reden dan ook. Zo heb ik het begrepen. En ik neem aan dat, als ProRail uiteindelijk niet zal leveren, dat dan wel bij mij terugkomt. Maar vooralsnog heb ik geen aanleiding om dat te vermoeden. Er is op 5 maart wel gewoon een bewonersbijeenkomst geweest, georganiseerd door de gemeente, en dat ontkent de heer Van Kent volgens mij ook niet. Maar dat is ook de bijeenkomst waar ProRail bij is aangehaakt, en waar dus informatie met elkaar is gedeeld.

De voorzitter:

De heer Van Kent, tot slot. Dit is de laatste interruptie.

De heer Van Kent (SP):

Het laatste woord hierover is nog niet gezegd.

Ik had ook nog een vraag gesteld over kwartsgroeven buiten Europees grondgebied met betrekking tot ballast zonder kwarts. Daar zou ik ook graag nog een reactie op willen.

Wat betreft de rol van ProRail: ik heb van bewoners begrepen dat er vanuit de gemeente een soort kwartiermakelaar ... Ik weet de term even niet. Er is vanuit de gemeente een initiatief genomen om het gesprek aan te gaan met de bewoners, maar dat is iets anders dan een compensatie vanuit ProRail. De Staatssecretaris zegt in de brief dat zij ProRail de opdracht heeft gegeven om met de bewoners in gesprek te gaan om tot een nette compensatie te komen. Dat is echt iets anders. Ik vind dat die opdracht uitgevoerd moet worden. De Staatssecretaris kan hier niet zeggen: vanuit de gemeente is er een bepaald initiatief genomen. Er zijn geen bijeenkomsten geweest met groepen bewoners en er zijn geen bijeenkomsten geweest waar ProRail bij was. ProRail is niet het gesprek aangegaan met de bewoners en er is geen passende compensatie geboden door ProRail. Dus alles wat de Staatssecretaris in de brief schrijft, is niet gebeurd.

Staatssecretaris Heijnen:

Het is natuurlijk belangrijk dat er door ProRail met de omwonenden wordt gesproken. Ze hebben er geen enkel belang bij om dat niet te doen, want ze weten dat die opdracht er ligt. Ik zal nog eens heel goed voor meneer Van Kent nagaan hoe het ermee staat en ik zal hem dat schriftelijk laten

weten. ProRail kan mij daarover informeren en zodra ik van ProRail daarover hoor, zal ik dat aan hem terugkoppelen. Maar laten we de boel niet veel groter maken dan die is. Er wordt door ProRail echt nagedacht over hoe ze op een goede manier met de omwonenden kunnen communiceren. Zoals ik het heb begrepen, is dat ook gebeurd met bemiddeling en met tussenkomst van de gemeente. Daar is in principe helemaal niks mis mee.

Ik wil nog even terugkomen op het laatste punt, met betrekking tot het zoeken van ballast buiten Europa. Dat heeft weer andere haken en ogen. Dat heb ik net ook al aangegeven richting de heer Van Kent. Waarom is dat niet wenselijk? Je hebt te maken met andere uitdagingen, bijvoorbeeld de manier waarop je het hier krijgt. Het heeft ook te maken met bepaalde duurzaamheidseisen die je als bedrijf hebt en waar wij bedrijven ook aan houden. Het is dus niet heel evident om aan hen de opdracht te geven om het hele zoekgebied nog veel verder te vergroten. Plus: als je een nieuw gebied vindt, dan duurt het ongeveer tien jaar voordat dat echt zoden aan de dijk zet.

De voorzitter:

Het is op dit moment 16.56 uur. Ik ga de heer El Abassi de mogelijkheid tot een interruptie geven. We hebben nog twee blokjes te gaan. Ik stel voor dat we een kwartier uitlopen, tot 17.15 uur, en dat alle deelnemers aan dit debat korter en puntiger worden. Meneer El Abassi, dat is een uitdaging voor u.

De heer El Abassi (DENK):

Ik denk dat dit mijn enige vraag zal zijn. Dat hoop ik tenminste. We hadden het net over de veiligheid van bezoekers en daar wil ik op voortborduren. Ik hoorde de SGP toch weer aangeven wat de juiste plaats is voor zo'n demo. We hebben eerder meegemaakt dat er een demonstratie was voor een abortuskliniek. Toen vond diezelfde partij wel dat er een demonstratie mogelijk was voor zo'n abortuskliniek. Daarover verschillen de partijen van mening en dat mag ook. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is om de mening van politici erbuiten te laten als we het hebben over de veiligheid van bezoekers en om het aan de professionals over te laten. Ik vraag me af hoe de Staatssecretaris daartegen aankijkt.

Staatssecretaris Heijnen:

Iedereen in Nederland heeft het recht om te demonstreren, maar dan moet je je wel houden aan bepaalde regels. Even voor de duidelijkheid: het maakt mij niet uit wie er staat te demonstreren. Je hebt je in Nederland gewoon aan de regels te houden die gelden, punt aan de lijn. Dat betekent dat als je een demonstratie organiseert in een stationsgebouw terwijl je daar geen fatsoenlijke vergunning voor hebt, je dat gewoon niet hoort te doen. Punt. De hal van het Tweede Kamergebouw is niet de plek om met je billen op de grond te gaan zitten om een demonstratie te houden. Daar heb je andere plekken voor in Nederland. Als je het netjes aanvraagt, dan heb je heel veel ruimte om te kunnen demonstreren. Dus laten we het niet ingewikkelder of politieker maken dan het is. Er zijn gewoon regels in Nederland waar we ons allemaal aan moeten houden. Dat geldt ook voor de verplichtingen en rechten rond demonstraties. We moeten ons altijd heel goed blijven realiseren dat het feit dat je in Nederland zo openlijk mag demonstreren, een zeer kostbaar goed is. Daar moeten we met z'n allen zorgvuldig mee omgaan. Ik doe een oproep aan alle demonstranten in Nederland: houd je aan de regels zoals we die in Nederland hebben. Dan kun je het recht op demonstratie ook zo goed mogelijk borgen vanuit de overheid.

De voorzitter:

Goed. Hiermee hebben we volgens mij het blokje veiligheid afgerond. De Staatssecretaris, voor het blokje dienstregeling.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik zal proberen om er wat sneller doorheen te gaan, voorzitter, maar dat kan ten koste gaan van de zorgvuldigheid. Ik kijk wat ik kan doen.

De heer Van Dijk vroeg om nog een keer alle creatieve opties na te gaan om het vervallen van de directe verbinding tussen Schiphol en Enschede te voorkomen. NS heeft al moeten puzzelen om de beoogde dienstregelingsplannen voor 2025 aan te passen aan de vertraagde instroom van de ICNG en de snelheidsbeperking op de hogesnelheidslijn. Ter voorkoming van het vervallen van de directe verbinding Enschede-Schiphol is er één alternatief in beeld geweest. Dat betrof het overslaan van het station Duivendrecht door de intercity Enschede-Schiphol. Dat bleek helaas niet robuust maakbaar. Maar ik zal de NS nog eens vragen om naar andere alternatieven te kijken en ik zal de suggestie voor het aftakken van de IC Berlijn daarin meenemen.

Meneer Van Dijk vroeg ook naar de prestatie-indicatoren en of ik kan toezeggen dat de bodemwaarden niet naar omlaag worden bijgesteld, en dat niet wordt ingezet op een spitsheffing maar op spreiden van het verkeer. Ik heb NS gevraagd om met een nieuw voorstel voor tariefdifferentiatie te komen en daarbij ook rekening te houden met de punten die de Kamer naar voren heeft gebracht. Als de Tweede Kamer het nieuwe voorstel niet goedkeurt, zal ik met NS in gesprek gaan over eventuele aanpassing van de bodem- en streefwaarden voor de prestatie-indicatoren voor de zitplaatskansen, omdat NS dan minder mogelijkheden heeft om de reizigers te spreiden. Uiteraard betrek ik bij dat gesprek de inzet van NS om reizigers op een andere manier te spreiden en de landelijke aanpak woon-werkverkeer waartoe de Kamer heeft opgeroepen via de motie-Van Dijk.

Meneer Grinwis vroeg wat er uit het gesprek is gekomen over de derde en vierde intercity naar Groningen in de brede spits. Extra treinen kunnen alleen rijden als noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur worden doorgevoerd. Naar verwachting is in het najaar van 2024 duidelijk wat een mogelijk realistisch ingroeimodel zou zijn. Ik vind het belangrijk om aan die termijn vast te houden, zodat ProRail en vervoerders een gedegen en realistisch antwoord kunnen geven.

Mevrouw Veltman vroeg nog of andere vervoerders ook de mogelijkheid geboden wordt om in Noord-Nederland te rijden. Uit gesprekken met Arriva afgelopen jaar over de sprinterdienst tussen Zwolle-Leeuwarden en -Groningen bleek dat de garantie niet voldoende was. Daarom zijn ook de diensten opgenomen in de HRN-concessie. Ik wil de verbetering van de dienstverlening van en naar het Noorden wel op de agenda houden. Ik heb al aangekondigd dat ik ook in gesprek blijf met Arriva, met andere vervoerders en met de regio om te kijken of er mogelijkheden zijn om treindiensten te decentraliseren of duurzaam en met open toegang te laten rijden. Overigens kunnen vervoerders altijd capaciteit aanvragen bij ProRail om opentoeegangstreindiensten te gaan aanbieden.

Meneer Stoffer stelde eigenlijk dezelfde vraag over het punt dat Arriva verlieslatende treindiensten in Noord-Nederland wil laten rijden en waarom ik dat voor me uit schuif. Ik vind het belangrijk dat de reiziger kan rekenen op een zekere en continue bediening van de sprinterdiensten op het traject Zwolle-Leeuwarden en Zwolle-Groningen. Uit gesprekken bleek dat Arriva die op dit moment niet kan bieden. Het risico bestaat dat treindiensten op termijn afgeschaald worden en dat wil ik voorkomen. Om die reden heb ik de sprinterdiensten opgenomen in de hoofdrailnetconcessie.

Meneer Van Dijk zei dat er geen argument meer is om pas bij de midterm review van de concessie naar de derde en vierde intercity naar Groningen

te kijken. ProRail acht het gewoon niet realistisch dat er al vanaf 2025 in de brede spits een derde en vierde intercity naar Groningen kan rijden, omdat er nu nog noodzakelijke aanpassingen in de infrastructuur worden doorgevoerd. We zijn wel aan het kijken welke stappen er allemaal gezet moeten worden en op welke termijn dat haalbaar is. Ik hoop dat er in het najaar van 2024 zicht is op een realistisch ingroeimodel. Meneer Stoffer vroeg ook nog naar de voortgang bij de aanleg van nieuwe stations. De ontwikkeling van nieuwe woningbouw vraagt om een passende ontsluiting van een gebied. Het toevoegen van een nieuw station kan soms een goede oplossing zijn, maar is niet altijd in te passen in het landelijk spoornetwerk. Het zorgt er ook vaak voor dat er vaker gestopt wordt voor doorgaande reizigers en dat leidt dan weer tot een langere reistijd. Op de door meneer Stoffer genoemde lijnen en locaties wordt breder inzichtelijk gemaakt wat nodig en mogelijk is en wat de effecten zijn voor andere reizigers. Dat was het einde van dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Zijn hierover nog vragen van de leden? Ik dacht: ik zet de vaart erin. Mevrouw Veltman, gaat uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik zal het heel kort houden. Dank voor de antwoorden. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat ProRail de capaciteit verdeelt, om voor verschillende vervoerders het spoor beschikbaar te stellen. Ik dacht ook dat dat zo werkt, maar het gaat wel heel traag. Hoe kan de Staatssecretaris daarover nog overleggen met ProRail, en misschien ook met partijen die daar goed gebruik van kunnen maken, om te zorgen dat het wat soepeler loopt en dat het wat sneller gaat? Dan kunnen die partijen zich ook voorbereiden.

Staatssecretaris Heijnen:

Alle partijen vragen in april capaciteit aan en daarna verdeelt ProRail de capaciteit op het spoor. ProRail heeft dus voor iedere vervoerder evenveel tijd om de capaciteit te verdelen. Die procedure is opgenomen in de netverklaring van ProRail en gebaseerd op Europese regelgeving, dus de netverklaring van ProRail is echt voor iedereen gelijk.

De voorzitter:

Nog andere interrupties? Er zijn nog leden met interrupties, maar laat ik vooral niet gaan uitlokken, om 17.05 uur. Ik geef de Staatssecretaris graag het woord voor het laatste blokje: overig.

Staatssecretaris Heijnen:

Goed. Als Kamerleden toch nog een nabrander hebben, dan kunnen ze zich altijd bij mij melden. Die ruimte is er altijd om zeker technische vragen nog te beantwoorden, maar dat zijn dan wel wat minder politieke antwoorden. Dat vindt meneer Heutink misschien wat minder interessant, maar de uitnodiging om koffie te drinken staat.

Mevrouw Veltman vroeg naar de stand van zaken en het proces wat betreft de ingebrekestellingsprocedure die bij de Europese Commissie loopt. Er zijn op dit moment geen nieuwe ontwikkelingen in de lopende procedure te melden. We hebben in juli 2023 de ingebrekestelling ontvangen, omdat de Commissie van mening is dat Nederland met de gunning van de hoofdrailnetconcessie de Europese verordening over openbare-dienstverplichtingen overtreedt. We hebben op 12 oktober vorig jaar een reactie gestuurd en daarover heb ik de Kamer al een aantal keren geïnformeerd. Ook de Minister van Buitenlandse Zaken heeft dat gedaan. Als er nieuws te melden is, dan zal ik dat natuurlijk ook aan de Kamer mededelen.

Meneer De Hoop vroeg of ik kan garanderen dat er geen uitstel van werkzaamheden plaatsvindt door beperkte budgetten. Tot en met 2025 is het benodigde en beschikbare budget voor de instandhouding van onze infrastructuur nagenoeg in evenwicht. Voor de periode vanaf 2026 werk ik momenteel aan het basiskwaliteitsniveau spoor. Daarvoor moeten we een nieuwe kwaliteit gaan afspreken. Het doel is een goed en doelmatig basiskwaliteitsniveau te definiëren voor een stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau van het spoornetwerk. Dezelfde exercitie heeft plaatsgevonden voor de wegen. Ik verwacht de Kamer daarover in de loop van het voorjaar nader te informeren.

Meneer De Hoop zei dat er door het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer een toename plaatsvindt van goederentreinen langs Meteren-Boxtel. Hij vroeg of ik kan garanderen dat er niet meer overlast komt. Ik heb onlangs samen met de gedeputeerde van Noord-Brabant en de wethouder Verkeer van Vught een starthandeling verricht om de start van de werkzaamheden op de corridor Meteren-Boxtel te markeren. De uitvoering is gestart. Om de overlast voor de omgeving te beperken wordt een deel van het spoor in Vught verdiept aangelegd. Daarnaast treft ProRail op de corridor Meteren-Boxtel de wettelijk verplichte maatregelen en is daarbovenop nog zo'n 15 miljoen ingezet voor bovenwettelijke maatregelen, zoals extra geluidsschermen, dus lenW doet met de regionale partners zo veel mogelijk aan hinderbeperking, al begrijp ik wel dat daarmee niet alle overlast bij omwonenden is weggenomen. In contact met de regio heeft lenW dat ook uitgelegd. Ik blijf daarover ook graag in gesprek met de regio.

Meneer De Hoop vroeg of wij ervoor kunnen zorgen dat het internationaal vervoer een sprong maakt. U weet dat ik het internationaal spoorvervoer een warm hart toedraag. Ik ben dan ook heel blij dat we de IC naar Berlijn vanaf december afgelopen jaar met een halfuur hebben weten te versnellen. Met het werkprogramma internationaal spoor werken we aan meer acties om het internationaal spoor de komende jaren te verbeteren, ook in afstemming met collega's in het buitenland. Ik heb al aangekondigd te komen met een strategie wat betreft internationaal spoor. We werken daar wel aan door, maar de keuzes zullen uiteindelijk aan een nieuw kabinet zijn. Ik ben wel bereid om de inhoudelijke bouwstenen voor de strategie voor de zomer al met de Kamer te delen.

Meneer Bamenga vroeg of ik kan toezeggen dat ik alle mogelijkheden zal aangrijpen om nieuwe internationale treinverbindingen en nieuwe spelers op dat gebied te ondersteunen. Ik vind het belangrijk dat vervoerders die internationale treinverbindingen willen aanbieden, de ruimte krijgen. In de capaciteitsverdelingsregels is er een minimumbedieningsniveau voor internationale treinen naar bijvoorbeeld Parijs. Die gaan dan voor op concessietreinen. Ik ben ook met ProRail aan het verkennen of de capaciteitsverdelingsregels toekomstbestendig zijn. In Europa is daar ook aandacht voor bij de onderhandelingen over een nieuwe Europese verordening over de capaciteitsverdeling. Ik ontwikkel ook breder een kader voor open toegang voor de zich heel snel ontwikkelende spoormarkt; daarover heb ik de Kamer afgelopen november nog een rapport gestuurd. De mogelijke maatregelen werk ik concreet uit en daarbij kijk ik ook naar de impact daarvan op internationaal spoorvervoer.

Meneer Bamenga wilde graag van mij horen hoe het staat met de toezegging over het doortrekken van de ICE en de Eurostar naar München en Bordeaux. Ik heb al eerder gezegd dat ik die toezegging meeneem in de strategie voor internationaal spoor. In het kader van die strategie heb ik ProRail gevraagd een analyse uit te voeren naar de corridors richting het oosten en richting het zuiden voorbij Parijs. Ik verwacht de uitkomsten van die studie in het voorjaar van 2024. De uitwerking laat ik dus aan een volgend kabinet.

Meneer Bamenga vroeg of ik er alles aan kan doen om vertraging van het derde perron te voorkomen. In november 2022 heb ik de Kamer geïnfor-

meerd over de afspraken over Zuidasdok, waar het project derde perron onderdeel van is. Het project wordt niet duurder. In het project is rekening gehouden met bijdragen van derden voor 35 miljoen. Dat is ook onderdeel van de in 2022 gemaakte afspraken. Ik zoek daarvoor financiering van andere partijen zoals de Europese Commissie en van NS-stations als beoogd eigenaar. Zoals Het Parool schrijft, heeft de EC een eerder subsidieverzoek afgewezen. Ik heb daarvoor inmiddels een nieuw verzoek ingediend. Ik verwacht de financiering rond te hebben als de projectbeslissing aan de orde is, dus dat is in 2028.

Hij vroeg ook of ik kan toezeggen dat de IC-verbinding Eindhoven-Aken in de dagranden er vanaf 2025 komt. Alle partijen werken daar hard aan, maar ik kan dat niet zomaar toezeggen. Zoals eerder aan de Kamer is gemeld, is de ambitie om per dienstregeling 2025 de trein in de dagranden te laten rijden. Dat is heel ambitieus. Limburg heeft het voortouw bij de uitwerking van de IC Eindhoven-Aken in de dagranden. De optie voor het weekend is lastig, gelet op de beschikbaarheid van materieel, maar deze wordt wel meegenomen in de uitwerking.

De voorzitter:

Staatssecretaris, we hebben nog vier minuten en ik moet ook nog de toezeggingen voorlezen, dus dat ik hoop dat het iets korter kan.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik ga het proberen. Door De Hoop en Koekkoek werd gevraagd hoe het zit met het internationaal ticketsysteem. Dat is een Europees vraagstuk, maar ik volg actief de ontwikkelingen. Heel veel korter kan het niet.

Mevrouw Koekkoek vroeg ook naar de kosten van het gebruik van internationale infrastructuur. Het bevorderen van internationaal spoorvervoer voor goederen- en personenvervoer ondersteun ik van harte. De gebruiksvergoeding kan een drempel zijn bij het komen tot een aantrekkelijk nieuw spoorproduct voor zowel goederen als reizigers. Mijn inzet is om samen met buurlanden te kijken waar de gebruiksvergoeding een barrière vormt voor de ontwikkeling van nieuwe treindiensten.

Mevrouw Koekkoek vroeg ook naar de verschillende treinbesturingsvormen en seinen en of ik een white paper kan maken met gelijkgestemde landen in Europa. Ik deel die oproep en ik voel ook de urgentie daarvan. Een white paper is op dit moment niet de juiste stap, omdat er al heel veel gebeurt. Ik had hiervan nog een aantal voorbeelden willen noemen, maar daar kunnen we het misschien op een later moment over hebben.

Meneer Stoffer vroeg naar het effect op instandhouding en investering. Ik zal de Kamer eind dit jaar informeren over de voortgang.

Mevrouw Van der Plas vroeg naar de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. 90% van de treinstations is toegankelijk. Alle sprinters en regionale treinen zijn toegankelijk. De reisassistentie wordt in 2025 ook verwezenlijkt op de stations waar NS niet halteert. We hebben natuurlijk ook nog het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV. Daarin is afgesproken dat er dus ook gehalteerd moet worden op stations waar NS niet halteert. De heer Grinwis had nog een vraag over het gesprek inzake de prestatieafspraken van ProRail rond reparatietijden van liften. Ik ben regelmatig in overleg met ProRail. De eerste resultaten daarvan zijn zichtbaar. Binnen ruim anderhalf jaar hebben we te maken met een daling van maandelijks meer dan vijftien naar circa tien liften die langer dan een week defect zijn. In contracten van ProRail zit ook al een bonus-malussystematiek.

Mevrouw Van der Plas en de heer Grinwis hebben een vraag gesteld over de toegankelijkheid. Daarbij kwamen ook weer de defecte liften ter sprake. Wanneer een reiziger met een beperking strandt als gevolg van een defecte lift, kan de reiziger contact opnemen met de klantenservice. Dat nummer staat op een sticker bij de lift. Dan wordt er gezocht naar een passende oplossing. Dat kan gaan om een taxi die de reiziger naar het

eindstation brengt. De kosten voor de taxi worden dan betaald door ProRail.

De voorzitter:

Kan de Staatssecretaris aangeven hoeveel antwoorden er nog komen? Als dat er nog veel zijn, verzoek ik haar om die antwoorden schriftelijk te geven.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb nog zes antwoorden.

De voorzitter:

Dan vraag de Staatssecretaris om die antwoorden schriftelijk te geven, want ik zie dat er leden weg moeten.

Staatssecretaris Heijnen:

Oké, dat zal ik doen.

De voorzitter:

Mevrouw Koekkoek heeft haar interrupties ten aanzien van het internationaal spoor niet gebruikt.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

In het kader van de tijd zal ik die niet gebruiken.

De voorzitter:

Dan ga ik nu de toezeggingen met u doornemen.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik wil vragen of de Staatssecretaris dan in ieder geval schriftelijk kan terugkomen op mijn vraag over de flexibele vervoersconcepten en hoe zwart-op-wit goed geregeld kan worden dat daar betere afspraken met de NS over gemaakt kunnen worden.

De voorzitter:

Ik begrijp dat die vraag erbij zit. Ik zie nog een aantal handen omhooggaan. Zijn dat interrupties of zijn dat vragen of bepaalde antwoorden schriftelijk zullen worden gegeven? Ik haal ze nu in één keer op. Dan kunnen die hopelijk allemaal schriftelijk beantwoord worden. Heel kort graag.

De heer Bamenga (D66):

Ik ga ervan uit dat de vraag over de thuiswerkvergoeding erbij zit. Daarnaast heb ik gevraagd wat de verbouwing van Amsterdam-Zuid nu precies voor de reiziger betekent. Ik heb de Staatssecretaris daar nog niet over gehoord. Het zou dus fijn zijn als ook dat antwoord erbij zit.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik heb nog een vraag over Abellio gesteld. Daar zou ik ook graag een schriftelijke reactie op krijgen.

De heer Heutink (PVV):

Ik heb een vraag gesteld over het ov-verbod, maar heb een antwoord op een totaal andere vraag gekregen. Het zat wel een beetje in die hoek, maar het was niet het antwoord op de vraag. Dus misschien kan de Staatssecretaris de vergadering nog even terugkijken en dan schriftelijk op de juiste vraag reageren?

De voorzitter:

Tot slot, mevrouw Koekkoek.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

De Staatssecretaris deed het aanbod om de voorbeelden van wat nu al wel gebeurt, te delen. Hartstikke fijn dat dat ook schriftelijk kan. Het is misschien goed als wij nog een afspraak maken om daar verder over te spreken.

De **voorzitter**:

Dan vraag ik of die beantwoording snel naar de Kamer kan komen, zodat die antwoorden er voor het tweeminutendebat zijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat lukt wel.

De **voorzitter**:

Goed. Dan ga ik nu de toezeggingen doornemen.

- De Staatssecretaris zegt aan het lid Olger van Dijk toe om verschillende scenario's voor het voorkomen van een grote stijging van ticketprijzen uit te werken. Tevens neemt zij hierin de vragen mee van het lid Grinwis met betrekking tot de prijselasticiteit van treinkaartjes. Zij zal dit de Kamer uiterlijk voor het zomerreces doen toekomen.
- De Staatssecretaris zegt toe om in overleg met de Nederlandse Spoorwegen en ProRail te kijken hoe de prestaties op het spoor verbeterd kunnen worden. Zij houdt hierbij de mogelijkheid van het opstellen van een verbeterprogramma open. In mei koppelt ze de uitkomst van dit gesprek terug naar de Kamer.
- De Staatssecretaris zegt toe schriftelijk terug te komen op de vraag van het lid Van der Plas over de werking van het nummer van de meldkamer van de Nederlandse Spoorwegen. Zij zal dit doen voor het tweeminutendebat.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb wel aangegeven dat ik voor sommige antwoorden afhankelijk ben van informatie van derden. Dus als ik die informatie niet op tijd heb, kan ik die ook niet aanleveren.

De **voorzitter**:

Correct. Ik ben toe aan de vierde toezegging.

- De Staatssecretaris zegt toe in mei een actueel beeld van de bodem- en streefwaarden naar de Kamer te sturen. Dit is een toezegging aan het lid Olger van Dijk.
- De Staatssecretaris zal de NS vragen om nog een keer te kijken naar de mogelijkheden van een alternatief voor het wegvallen van de directe treinverbinding Enschede-Schiphol. Daar komt een terugkoppeling naar de Kamer uit voort. Op welke termijn? Ik hoor dat dat voor de zomer zal zijn.

De heer **El Abassi** (DENK):

Voorzitter, ik mis nog een toezegging. De Staatssecretaris zou ook terugkomen op de kostenbesparing bij daluren. Volgens mij zou zij dat per brief doen.

De **voorzitter**:

Kan dit meegenomen worden in de schriftelijke beantwoording van de nog resterende vragen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik ben heel even aan het nadenken over wat ik dan precies zou hebben toegezegd.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik had het in mijn bijdrage over de spitsheffing versus een korting tijdens de daluren. Volgens mij heb ik de Staatssecretaris horen zeggen dat zij zou kijken of dat mogelijk is en dat zij daarop terug zou komen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Maar daar zijn we sowieso samen met NS naar aan het kijken. Ik heb ze steeds gevraagd om met alternatieven voor die tariefdifferentiatie te komen. Dat is in feite de manier waarop je omgaat met spits en met daluren. Dus als zij daar wat meer duidelijkheid over hebben en scenario's hebben uitgewerkt, dan worden die naar de Kamer gestuurd. Maar dat is niet echt een toezegging, dat is gewoon lopend beleid.

De heer **El Abassi** (DENK):

Goed.

De **voorzitter**:

Dat komt dus wel naar de Kamer, maar het is onduidelijk wanneer. Goed. Dan sluit ik hierbij de vergadering. Ik bedank de Staatssecretaris voor de beantwoording en de leden voor een heleboel vragen. Dank u wel.

Sluiting 17.20 uur.